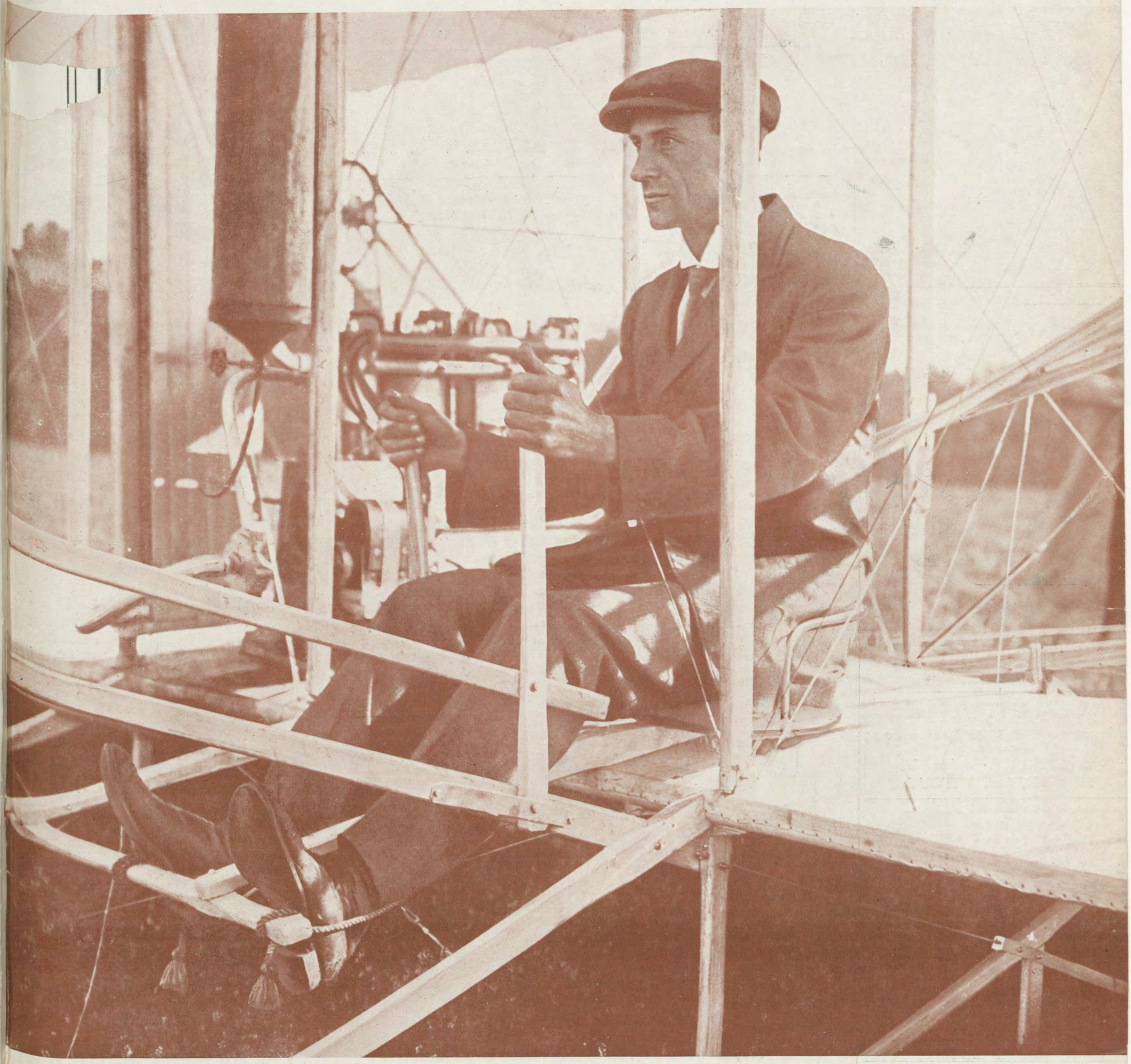
11e Année ø N° 518 — 50 Centimes — 22 Août 1908 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE



Wilbur Wright à bord de son aéroplane

L'aviateur a les mains sur les leviers qui déterminent l'équilibre longitudinal au moyen du gouvernail de profondeur, et l'équilibre transversal par le gauchissement de la partie postérieure et extrême des ailes. (*Voir pages 132, 133, 138 et 139.*)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

ED. PINAUD

8, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

Flirt

AUTOMOBILES
Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine

Delaunay-Belleville

Succursales à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE : 4, rue Meverbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES

FOUILLARON

VOITURES et VOITURETTES *à changement de vites e p ogressif. Grande économie de pneus et d'essence.*

USINES : LEVALLOIS-PERRET

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

Cycles Griffon Courbevoie (Seine)

GRIFFON

DETAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

La voiture de vi... laplus agréable est le...

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

— Vous ne sautez pas mal, mais c'est insuffisant ; je fonde un prix de cent mille francs pour celui qui restera seulement cinq minutes en l'air.

— Toi, regarde à terre s'il n'arrive pas d'auto ; moi je regarde en l'air s'il ne nous tombera pas un aéroplane sur la tête.

Vient de Paraître

Paris . . . 3 fr. — Province. . . 3.25
Etranger. . . 4 fr.

au
PNEU CONTINENTAL
Paris, Av. Malakoff, 146

BENGALINE

Peinture Émail Perfectionnée

La BENGALINE s'emploie
SUR TOUT & PARTOUT

PARFUM
VIVITZ
LT PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU
Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

ÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies.

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux, mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

Recommandé aux Familles

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes.

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS du BYRRH

VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908

RICQLÈS

DIGESTIF Anticholérique Préserve des ÉPIDÉMIES

RICQLÈS

Calme la Soif ASSAINIT L'EAU

RICQLÈS

DENTIFRICE ET EAU de TOILETTE Antiseptique

RICQLÈS

Seul Véritable ALCOOL DE MENTHE

RICQLÈS

HORS CONCOURS PARIS 1900
2 GRANDS PRIX MILAN 1906

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, ***et votre taille restera ou redeviendra svelte.*** — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

VICTIMES DU SORT

SI VOUS VOULEZ
Que la DÉVEINE vous Quitte
Que la CHANCE revienne
RÉUSSIR en tout - TRIOMPHER toujours
Demandez le Petit Livre, envoye Gratis par le
Mage MOORYS'S, 19, rue Mazagran, PARIS.

PLAQUES
RADIO-
BROM
GUILLEMINOT
ULTRA-
RAPIDES

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

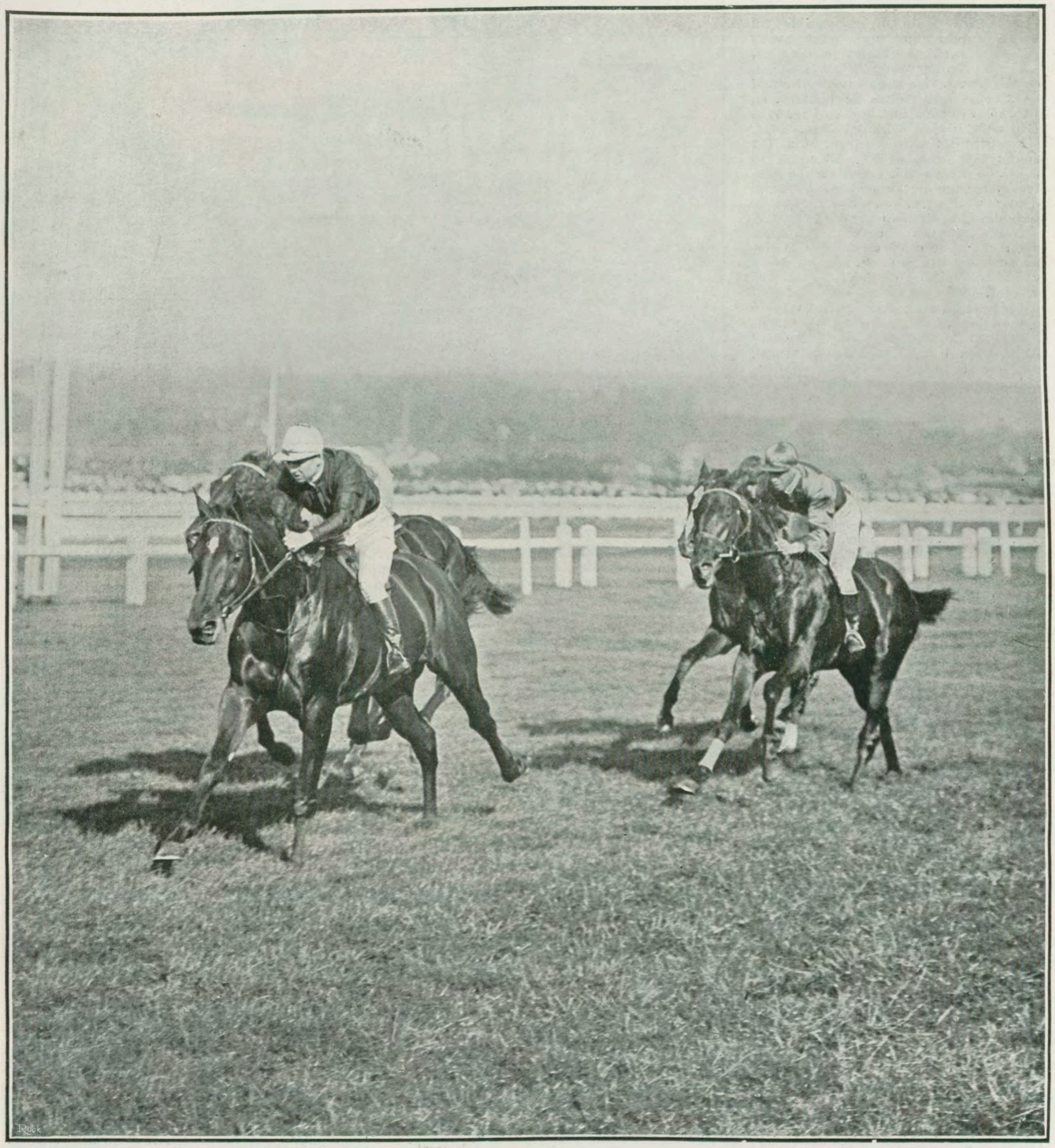
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

22 Août 1908 — N° 518
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



Mehari et Percy. — Persil et Ripolin.

LES COURSES DE DEAUVILLE (1) — **LE PRIX DE DEUX ANS**

Cette importante épreuve, réservée aux deux ans et dotée d'un prix de 25.000 francs, s'est courue le 11 août, sur 1.200 mètres. Son intérêt était d'autant plus grand qu'elle devait, par la rencontre des meilleurs performers, établir un classement parmi les lauréats de la première partie de la campagne. Méhari, par Ajax et Lucie, à M. Edmond Blanc (G. Stern), a remporté une victoire très impressionnante, mais il convient de rendre justice aussi à Percy, dont la course, sous sa surcharge de six livres, est excellente. Il finissait second, à trois quarts de longueur. Le temps de 1 m. 14 s. 4/5 est remarquablement vite.

(1) Voir pages 142 et 143.

WILBUR WRIGHT S'ENTRAINE

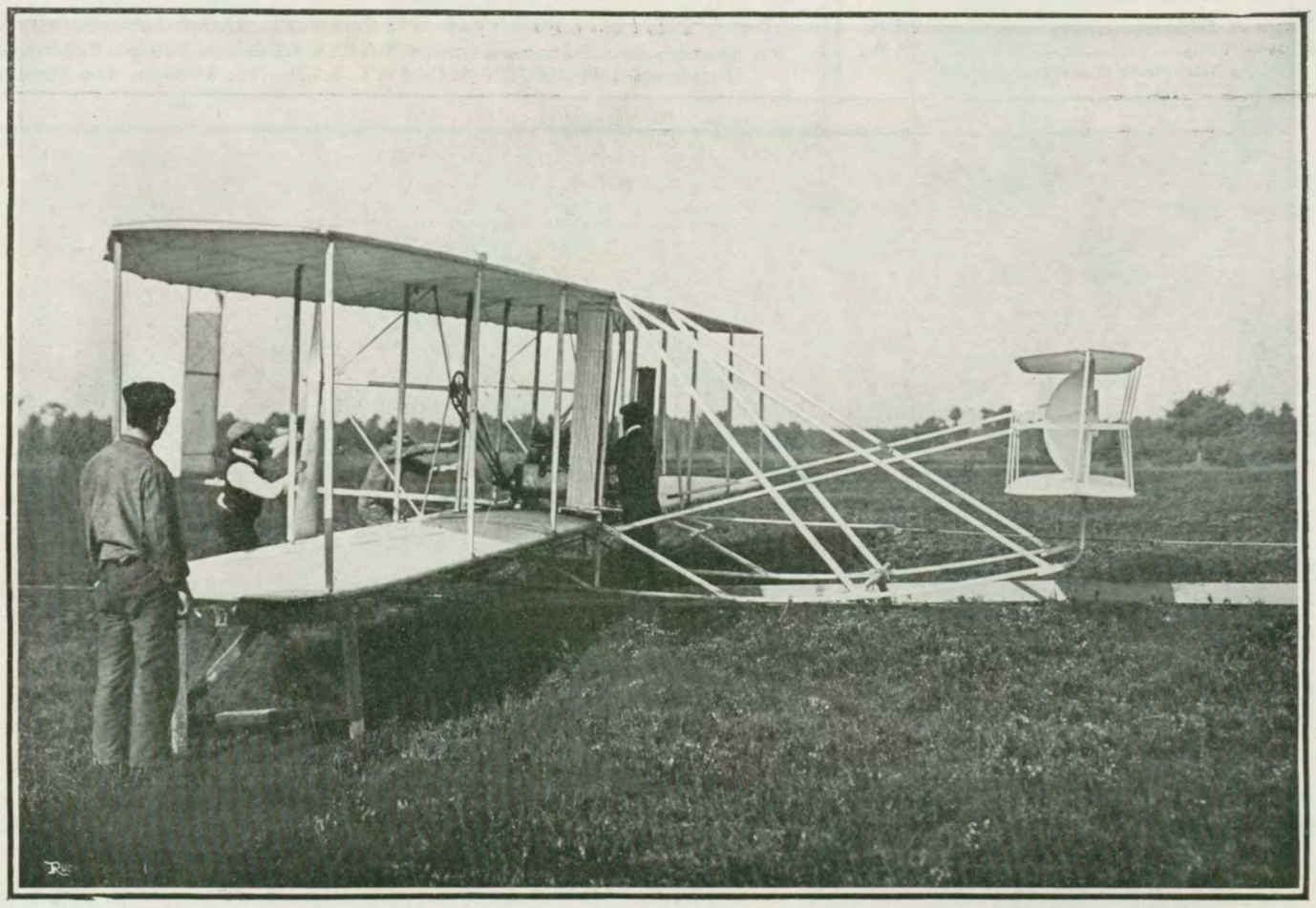
Par FRANÇOIS PEYREY

Wilbur Wright continue à provoquer notre admiration par ses vols, aussi sûrs que sensationnels ✍ Le 13 août, ayant voulu battre le record de la hauteur, il s'est élevé à 30 mètres de haut, mais en atterrissant, il a cassé une aile de son appareil ✍ ✍

A la suite du mémorable vol mécanique que nous avons conté la semaine dernière, Wilbur Wright a continué son entraînement. Il a successivement réussi deux orbes à 10 mètres de hauteur, en 1 m. 45 s. (8 août); un huit en 1 m. 41 s. (10 août) ; trois orbes en 3 m. 43 s. (11 août) ; dix orbes en 6 m. 56 s. (12 août): sept orbes en 8 m. 13 s. 2/5 (13 août). Ce dernier vol, exécuté à une hauteur moyenne de 30 mètres, fut suivi d'un nouvel essor, qui ne dura que 40 secondes et se termina par des avaries.

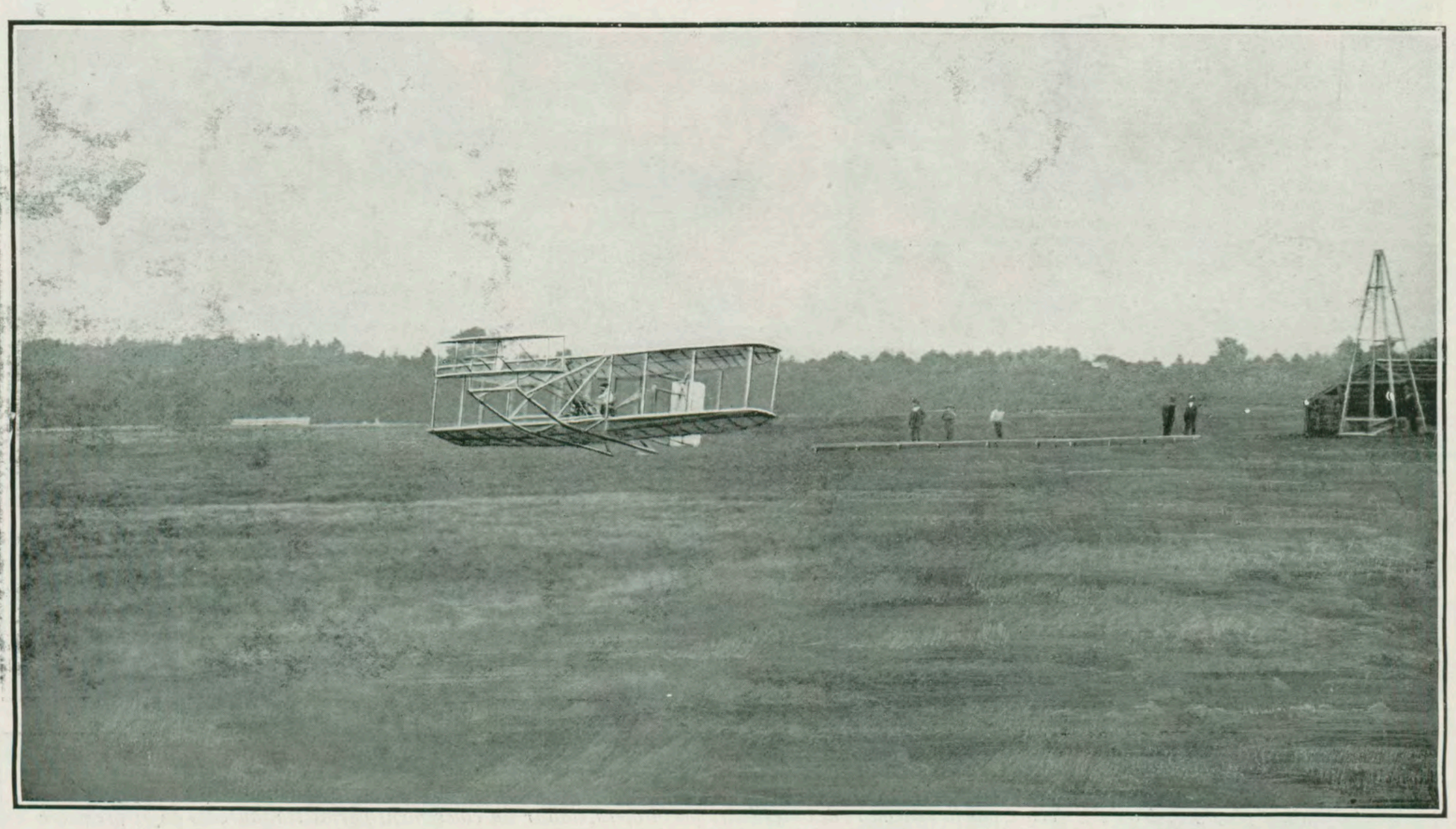
L'aéroplane venait de s'enlever, avait décrit un grand cercle au-dessus de l'hippodrome des Hunaudières, mais le moteur donna des signes de faiblesse. Wilbur Wright, entendant les ratés, coupa l'allumage pour atterrir ; il descendait comme à l'ordinaire, avec sa merveilleuse habileté, lorsque, se trouvant encore à 12 mètres de hauteur, il voulut exécuter un virage, afin d'éviter un obstacle. Malheureusement, l'aviateur se trompa de levier. L'aile gauche toucha le sol, se brisa. L'accident se borne à quelques dégâts matériels, qui seront réparés rapidement; l'entraînement sera sans doute repris le jour où paraîtra ce numéro.

Le lecteur, dès les premières lignes, a pu constater la progression des résultats, de l'aviateur américain, dont l'entraînement est méthodiquement lent. Il doit, en effet, se familiariser avec la manœuvre des leviers, qui commandent les dispositifs de stabilisation et de direction. L'aéroplane qu'il expérimenta en mai dernier, à Kill-Devil- Hill (Caroline du Nord), possédait quatre leviers, que maniaient les deux frères. Or, le cadet des Wright, Orville, est resté aux Etats-Unis, où il doit présenter, fin courant, une machine volante aux délégués officiels du gouvernement américain. Wilbur a donc dû simplifier les commandes, n'employer que deux leviers. Il acquiert actuellement les nouveaux réflexes qui lui sont nécessaires, et l'accident du 13 août prouve qu'il agit sagement en adoptant une méthode progressive dont le but est la réalisation du programme Weiller.



Avant le départ de l'aéroplane.

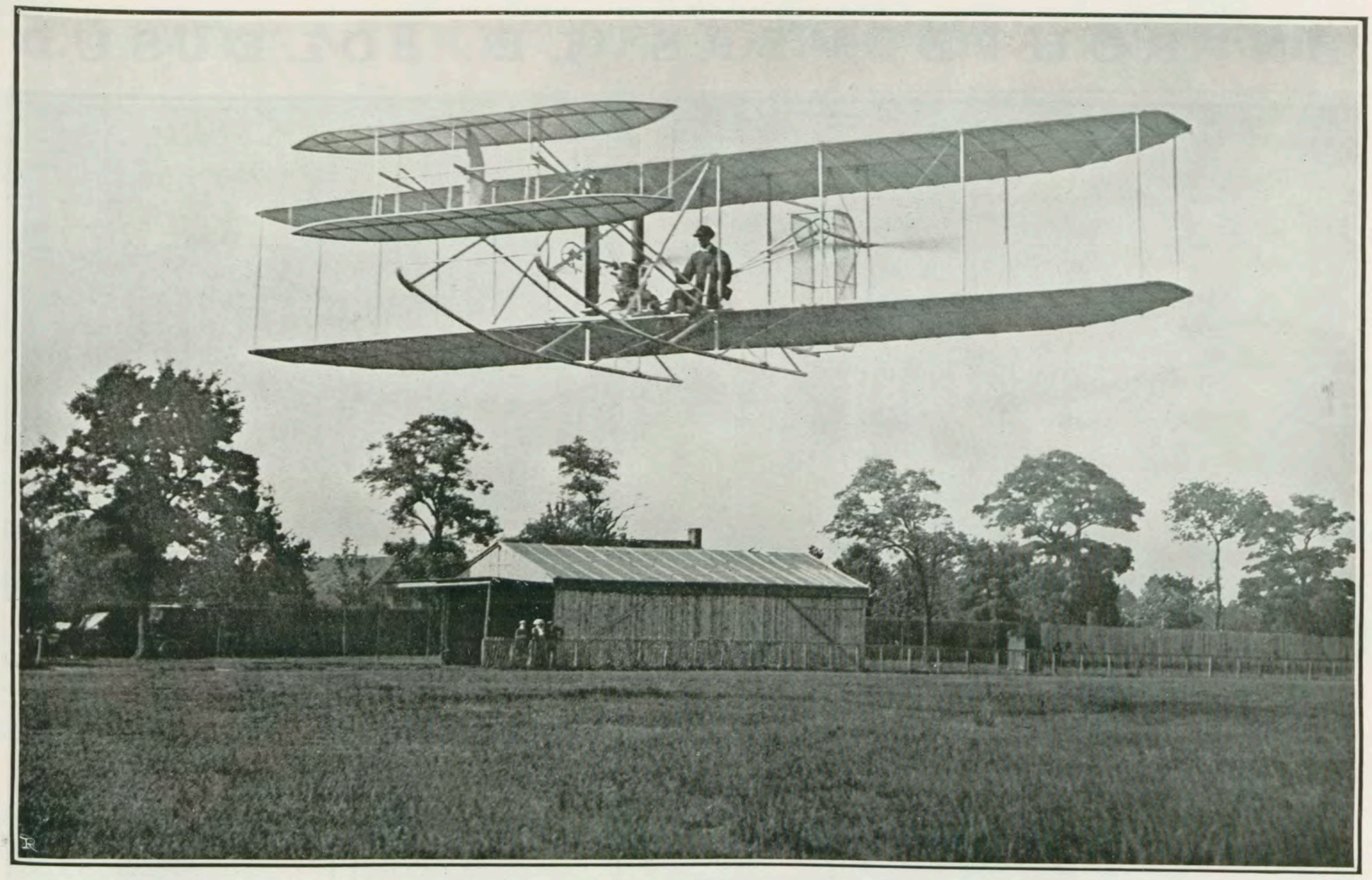
Les aides vont mettre le moteur en marche en faisant tourner les hélices. Wilbur Wright est à côté du moteur. A droite, au-dessus du rail, le câble qui relie l'aéroplane aux disques de fonte du pylone en glissant sur les poulies de renvoi.



Le départ de l'aéroplane.

L'aéroplane vient de quitter le rail de lancement, sollicité par le gouvernail de profondeur. Il est légèrement cabré et monte dans l'atmosphère.

(1) Voir pages 138 et 139.



L'aéroplane en plein vol,

L'appareil, à 12 mètres d'altitude, vient de passer au-dessus de son hangar, situé à proximité des tribunes du champ de courses. On remarquera avec quelle aisance l'aviateur se tient à son volant.

Revenons maintenant à son ingénieux appareil.

Les vols mécaniques des Hunaudières ont prouvé qu'il n'était nullement besoin d'un moteur extra-léger ni d'une grande force motrice pour sustenter un aéroplane. On sait que 25 chevaux ont enlevé un poids de 450 kilos, et cette puissance ne sera pas augmentée lorsque Wilbur Wright prendra un passager à son bord, ainsi que la provision d'essence imposée, soit 50 litres environ. Voici la description de ce moteur, qui ne diffère pas sensiblement d'un moteur ordinaire d'automobile. N'oublions pas qu'il est l'œuvre exclusive des frères Wright.

Poids sans accessoires : 75 kilos ; en ordre de marche : 90 kilos, soit 3 kilos 600 au cheval. Quatre cylindres en fonte ; chemise d'aluminium ; circulation d'eau ; 108 d'alésage et 100 de course ; soupapes d'admission automatiques ; allumage par rupteur ou par bougies ; graissage automatique avec circulation d'huile au moyen d'une pompe. Pas de carburateur. Cinq paliers.

Cependant, la partie mécanique n'est pas impeccable, et l'on peut formuler une juste critique : les arbres des hélices roulent dans des coussinets de bronze dépourvus, on ne sait pourquoi, de buttées à billes. Le graisseur disposé sur ce point empêchera-t-il l'échauffement ? C'est peu probable.

Aussi bien, l'échauffement a souvent contrarié les vols des frères Wright. Voici, à ce propos, leur fameuse lettre adressée de Dayton (Ohio), le 17 novembre 1905, à M. Georges Besançon :

« Le 26 du mois de septembre, nous avons, pour la première fois, dépassé les 10 milles, ayant fait 17 kilom. 961 en 18 m. 9 s.

« Le 29 septembre, a été arrêté, à 19 kilom. 570 un vol que nous avions fait en 19 m. 55 s., à cause du manque d'essence.

« Le 30 septembre, un des coussinets de la transmission a chauffé, interrompant le vol après 17 m. 15 s.

« Le 3 octobre, le vol fut limité à 24 kilom. 535, accomplis en 25 m. 5 s. à cause de l'échauffement d'un coussinet.

« Le 4 octobre, nous avons adapté au coussinet qui nous avait donné le plus d'ennuis, un godet graisseur ; mais, après être resté dans l'air 33 m. 17 s., un autre coussinet s'échauffa et força l'opérateur à retourner au point de départ et à atterrir. Une distance de 33 kilom. 456 avait été couverte.

« Le 5 octobre, après avoir adapté un godet graisseur au seul coussinet qui ne marchait pas encore bien, nous mîmes la machine en marche. Par inadvertance, on avait oublié de refaire le plein du réservoir, après un essai préliminaire, et il n'a pu fournir de l'essence pour un temps plus long que 38 m. 3 s., temps pendant lequel une distance de 38 kilom. 956 fut couverte.

« Tous ces vols ont été faits en cercle. L'atterrissage se faisait toujours sans la moindre avarie. »

Les coussinets ont chauffé à diverses reprises. Il est vrai que le jour de leur record — 38 kilom. 956 m., en 38 m. 3 s. — ce gros inconvénient ne s'est pas renouvelé. Néanmoins, de l'avis de toutes les compétences, les Wright auraient commis une véritable hérésie en matière de mécanique.

Par contre, leur idée de gauchir les ailes, afin d'assurer la stabilité transversale, a été admirablement conçue et non moins admirablement exécutée. En gauchissant l'extrémité postérieure des plans, c'est-à-dire en ramenant en avant, au moyen de fils d'acier passant sur des poulies de renvoi, cette partie de la surface portante, l'expérimentateur augmente l'angle d'incidence du côté qui tend à s'abaisser. D'autre part, la même manœuvre diminue cet angle du côté qui tend à s'élever. Mais cette modification détermine, avec la variation de l'équilibre horizontal, une variation sur chaque aile, de la résistance à l'avancement, ayant pour conséquence un ralentissement de la vitesse de l'aile dont la résistance a augmenté. En d'autres termes, la vitesse de l'aile présentée sous le plus grand angle diminue, tandis qu'augmente la vitesse de l'aile présentée sous le plus petit angle, et cette dernière aile tend à neutraliser l'effet cherché.

Dans leur brevet français, délivré le 27 janvier 1908, les frères Wright expliquent qu'ils disposent, à droite et à gauche du centre, des « vannes » verticales, dont la résistance détruit les phénomènes secondaires en obligeant l'ensemble de l'appareil à se mouvoir à la même vitesse. Ces vannes n'ont encore pas été disposées sur l'aéroplane expérimenté au Mans. Quoi qu'il en soit, et malgré les phénomènes secondaires, la stabilité latérale ne laisse rien à désirer.

Le gouvernail de profondeur est chargé de l'équilibre longitudinal. L'aviateur doit l'employer à peu près constamment. Mais ces mouvements, tout comme ceux que demande l'équilibre transversal, doivent s'exécuter machinalement, après un apprentissage assez bref. Nos réflexes nous empêchent de tomber lorsque nous sommes dressés, immobiles sur nos pieds, et le bicycliste, ainsi que l'oiseau, d'ailleurs, rétablit sans cesse son équilibre, sans songer à sa constante inhabileté.

Voilà qui nous amène à des rapprochements assez étranges, mais ne manquant pas de justesse. Le type Wright, privé de queue, dont le pilote doit toujours surveiller l'équilibre longitudinal, nous le comparerons à une bicyclette. Nous songerons au tricycle en présence des biplans français dont la queue cellulaire assure à peu près automatiquement cette même stabilité. A première vue, le type français paraîtra plus stable, mais, à la réflexion, la machine volante américaine, infiniment plus maniable, plus souple, obéissant instantanément à la volonté du pilote, ne vous semble-t-elle pas préférable ? Si l'expérience n'avait prouvé son énorme supériorité sur les engins qui ne sont que ses copies approximatives, incomplètes, je vous poserais cette question : « Du tricycle ou de la bicyclette quel est l'appareil le plus stable ? » Et j'aurais la certitude que votre réponse serait paradoxale peut-être, mais exacte, assurément.

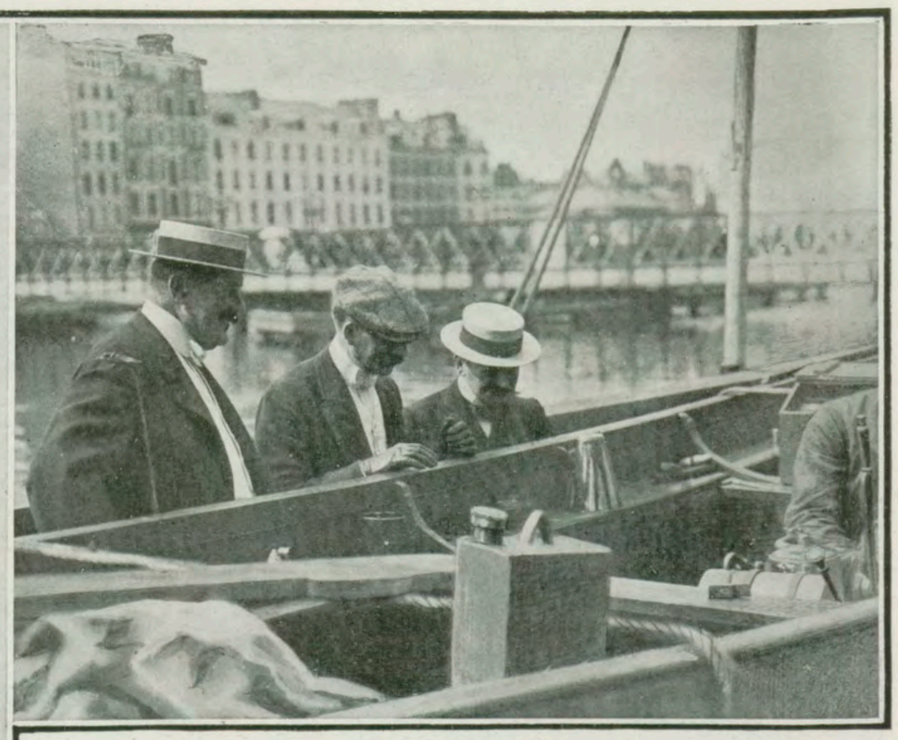
F. Peyrey.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

EN ROUTE VERS LE POLE SUD

Le *Pourquoi Pas?* en rade du Havre.

C'est le 15 août, à midi, que l'expédition du docteur Charcot a quitté le Havre, à bord du Pourquoi Pas ?, *se dirigeant vers Punta Arena, d'où elle cinglera vers le Pôle Sud.*



Le marquis de Dion à bord du *Pourquoi Pas?*

Le docteur Charcot emporte des traîneaux automobiles et un canot à pétrole, que le marquis de Dion examine.

Le docteur Charcot qui vient de partir pour la seconde fois à la conquête du Pôle Sud, n'est pas un inconnu pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. A plusieurs reprises, il a bien voulu, dans quelques articles, leur exposer ses vues scientifiques, leur décrire ses travaux et ses peines, qui font d'une expédition polaire un des sports les plus durs mais en même temps les plus attrayants qui soient. Nous nous devions, au seuil de ce voyage, de lui souhaiter bon retour. Il emporte avec lui, outre un canot à pétrole, deux de ces traîneaux automobiles dont nous avons récemment (1) conté les essais dans les neiges du Lautaret.

M. V.

Le docteur Charcot sur la Passerelle.

Chef de l'expédition et capitaine.

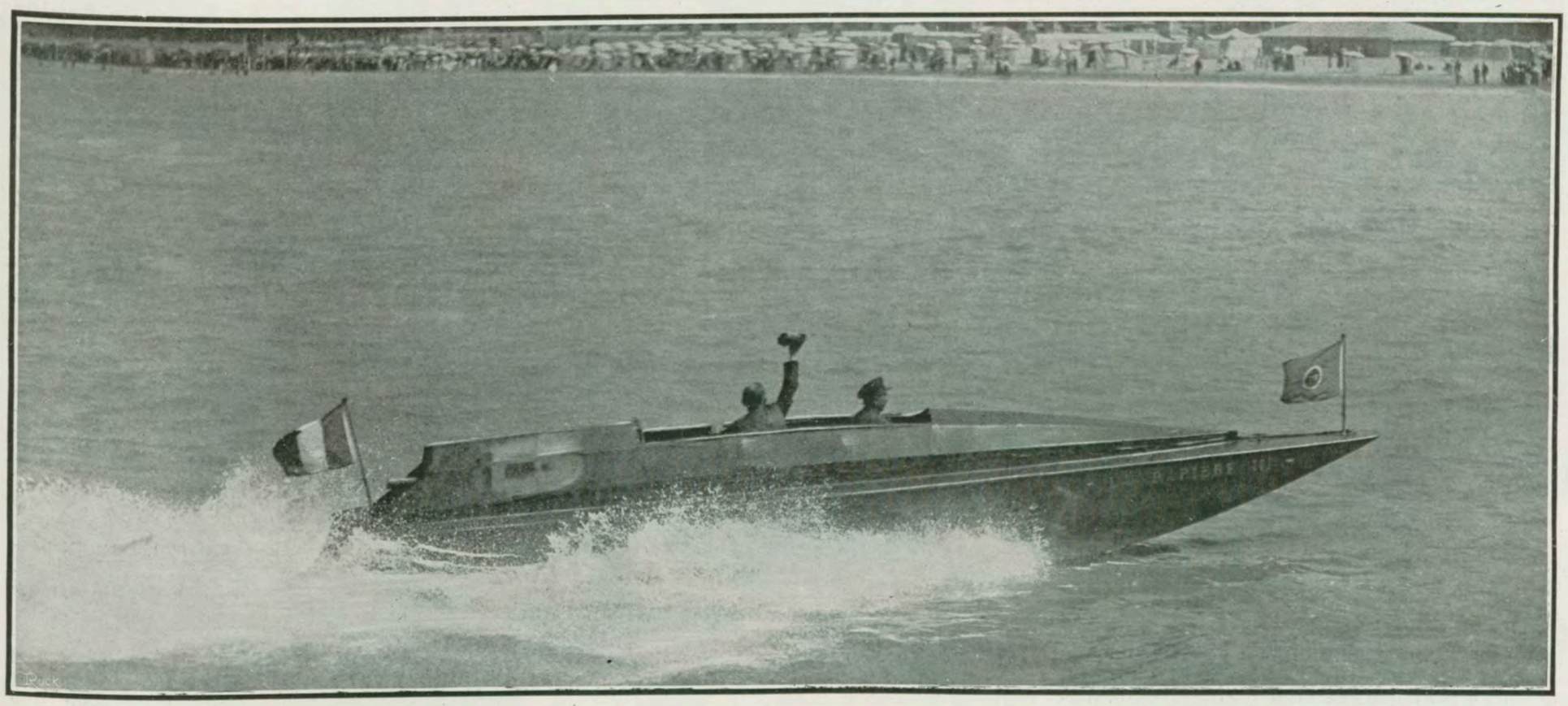
Les derniers adieux.

M. Doumer, ancien gouverneur de l'Indo-Chine, et M. Buneau-Varilla, directeur du Matin, *font leurs adieux au docteur Charcot en pleine rade.*

(1) Voir le numéro 498.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LA DERNIÈRE DE PARIS A LA MER



La *Rapière III* gagne la Coupe Menier.

La Coupe Menier fut pour la Rapière III *une promenade de santé. Ses concurrents ne s'étaient mis en ligne que pour faire nombre. Cette troisième victoire fut donc une victoire facile, encore que Tellier ne se fut pas dérangé pour tenir lui-même la barre.*

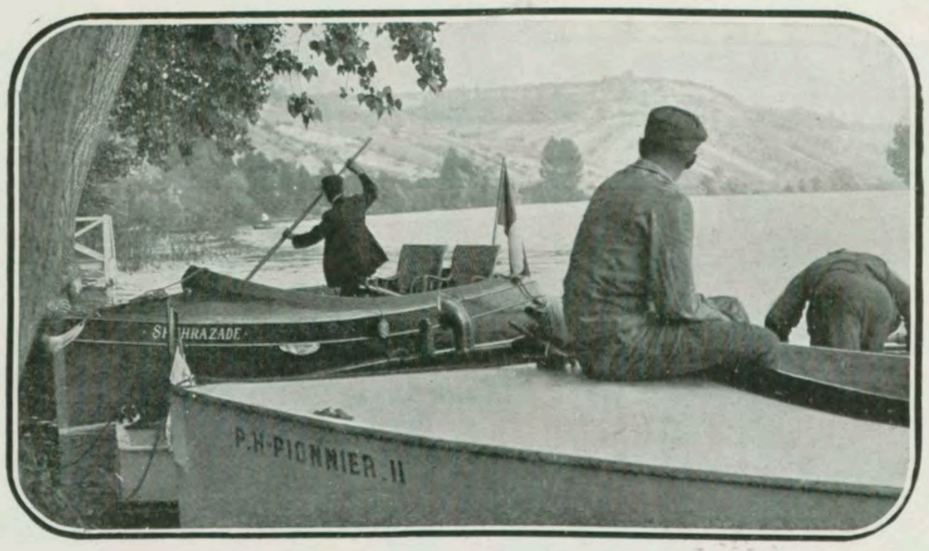
Dégénérée en croisière, la belle épreuve de Paris à la Mer s'est, sans doute, courue pour la dernière fois

PARIS à la Mer n'est plus !

Versons un pleur sur cette belle épreuve, qui fut la grande idée du yachting automobile et qui méritait mieux. Sa déchéance montre mieux que tout raisonnement qu'il n'y a pas d'avenir pour le sport automobile sur l'eau.

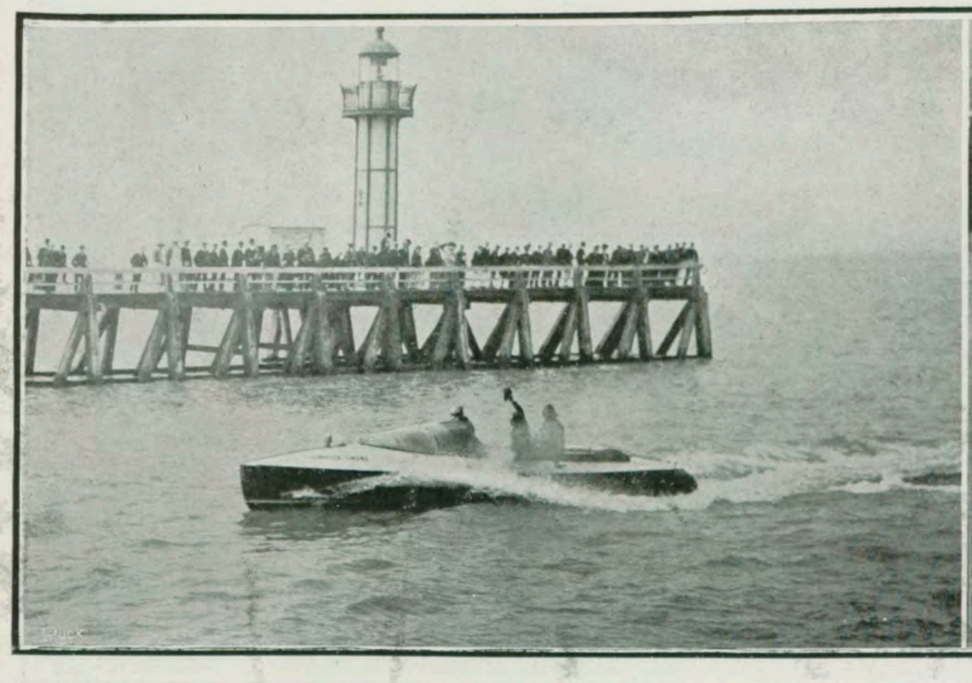
Sans doute, l'attrait des gros prix, le cadre merveilleux, conserveront au meeting de Monaco sa vitalité, mais ce sera la seule épreuve de l'année. Il faut faire son deuil de toutes les autres. Elles nous donnèrent cependant de beaux spectacles et nous firent vivre quelques moments de savoureuse émotion sportive. Tous ceux qui ont suivi les premiers Paris à la Mer en conserveront le souvenir parmi les plus précieux de leur carrière sportive : la descente de la Seine en vitesse, les écluses, le mille devant le Port des yachts à Rouen, les arrivées en handicap devant Caudebec, et la barre, et le canal de Tancarville ; *Mercédès*, *Panhard-Tellier*, la *Lorraine*. Tout cela n'est plus. Disparus aussi, Boulogne-Folkestone, le meeting de Lucerne et celui d'Evian. La croisière de cette année, malgré son succès de balade a été la dernière manifestation de Paris à la Mer. La brillante exhibition de la *Rapière III* ne suffit pas pour remplir un programme de sport. N'en félicitons pas moins l'excellent commodore Lestonnat pour avoir si bien mené le deuil.

F.-A. W.



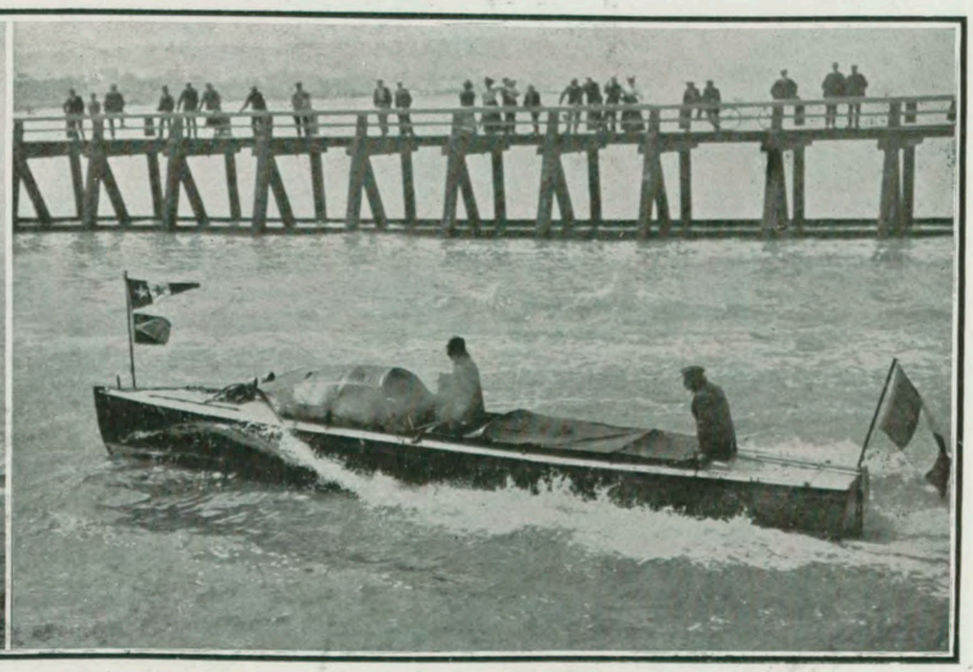
Au moulin de Dennemont.

La course fut remplacée par une croisière, avec de longs repos. Ici Scherehazade, *à M. Maurice, et* Pionnier II, *à M. de Coninck.*



Dans les jetées de Trouville.

Les courses furent disputées en handicap. Et ainsi, tout le monde put gagner. Odette *à M. Coulomb remporta le Prix de la Touques. Dans la Coupe G. Menier, elle s'est classée à 5 m. 21 s. du gagnant.*



Longo sed proximus !...

Bravement, le cruiser Isabelle Gnôme, *à M. Velghe, s'aligna contre le* Rapière III. *Il prit la seconde place, à 3 minutes du gagnant. Il avait déjà gagné le prix de Trouville.*

(Clichés de notre envoyé spécial).

L'IMPOSSIBLE TRAVERSÉE

Une fois de plus, un nageur a dû s'avouer vaincu dans sa lutte contre la Manche ✍ Le Français Paulus n'a pu résister plus de 3 h. 47 m. ✍ ✍

La traversée de la Manche à la nage! L'athlète qui parviendra à accomplir cette prouesse connaîtra du jour au lendemain les joies de la célébrité. Son nom sera connu dans l'univers entier, et il pourra se retirer aussitôt après, se contentant de faire quelques exhibitions à travers le monde, afin de gagner une fortune considérable. Mais cet homme-là existe-t-il ? Il semble presque impossible de renouveler l'exploit du capitaine Webb, qui, parti le 24 août 1875, de Douvres, atterrit le 25 à Calais. C'est le seul nageur qui ait réussi la traversée. Et si des témoignages sérieux n'avaient point été fournis, personne ne croirait à la vérité de cette performance héroïque.

Ce que n'ont pu faire les Burgess, les Holbein, les Wolffe et autres, Paulus a essayé de le réussir. Empressons-nous de dire qu'il ne fut pas plus heureux et qu'il ne battit point de records. Celui de la durée appartient toujours à Holbein, qui resta 22 h. 2 m. dans l'eau et qui n'abandonna qu'à 1 kilom. 500 de la côte anglaise, le 27 et le 28 août 1902. Paulus, lui, pour son premier essai, fut plus modeste: il ne séjourna que 3 h. 47 m. dans la Manche. Cependant, il avait franchi 20 kil. 372, et on ne peut que regretter qu'il ait résolu d'abandonner au moment où il avait une chance de parvenir au but. Je ne dis pas qu'il aurait certainement réussi la traversée, je ne le crois pas, mais il aurait pu accomplir une belle performance. Il a préféré remonter ; on ne peut que le plaindre de ne pas avoir eu plus d'énergie. Ce fut la même chose lorsqu'il tenta le raid Paris-Rouen, où il abandonna à Bezons.

Avant la mise à l'eau.

Avant de commencer sa tentative, Paulus se fait graisser par son soigneur.

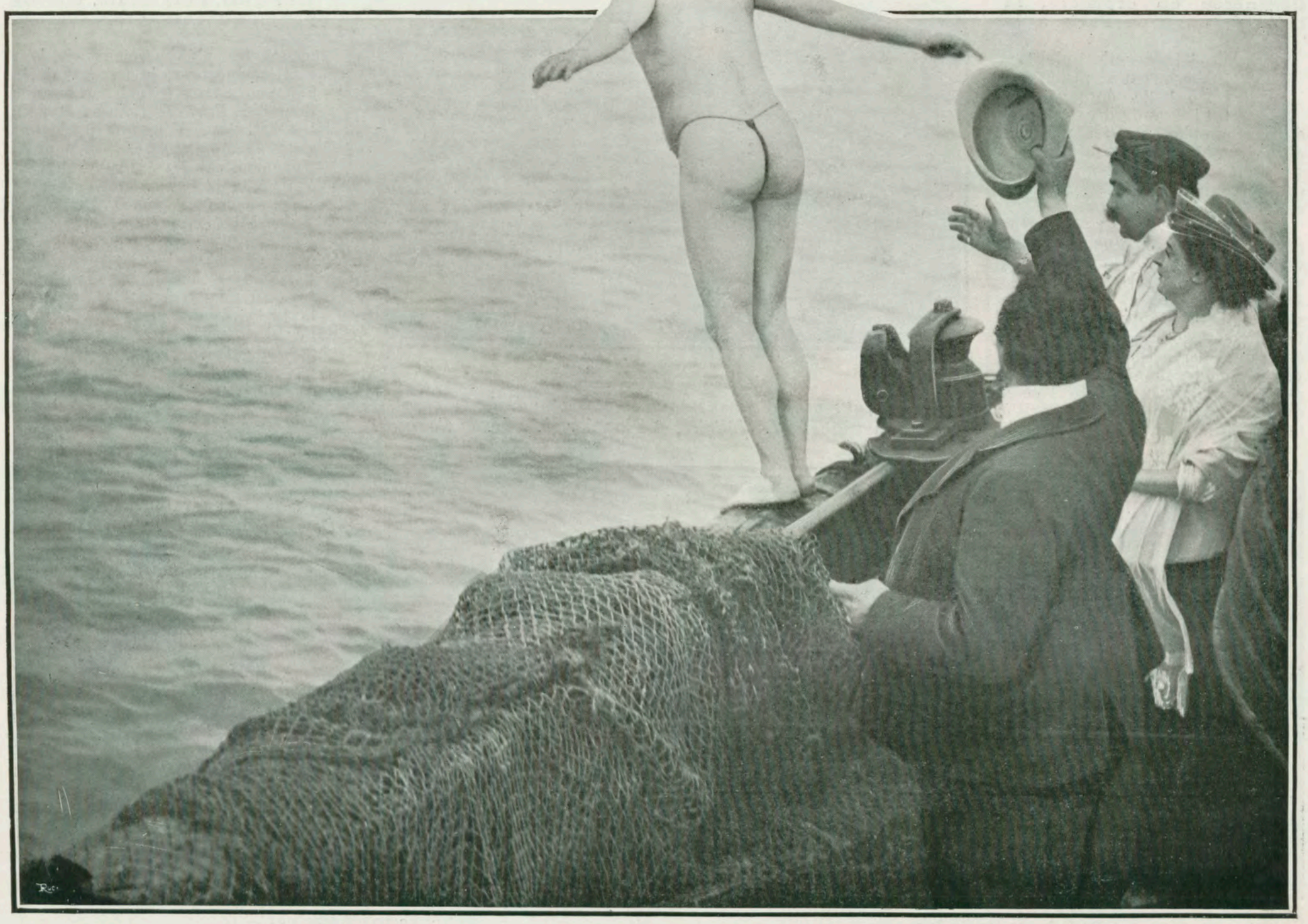
Cet homme possède une valeur indéniable; il nage dans la perfection, il est résistant et relativement vite. C'est un excellent athlète de demi-fond, mais il lui manque cette grande qualité, qualité sans laquelle on ne peut accomplir de véritables prouesses : la ténacité. Si Paulus était plus énergique et plus opiniâtre, je suis convaincu qu'il aurait pu être l'un des plus fameux nageurs de son époque. Hélas ! on naît tenace, on ne le devient pas.

Notre confrère l'*Auto*, frappé des échecs successifs essuyés par tous les hommes qui se risquaient dans la Manche, décida d'organiser une expédition. Il demanda à notre Paulus national s'il voulait tenter la chance. L'athlète accepta, et c'est ainsi que, le 12 août, à 2 h. 30 du matin, il quittait Douvres, dans l'espoir d'atterrir à Calais.

Les premiers instants firent espérer aux passagers du bateau suiveur que Paulus réussirait. Au bout de vingt minutes, il avait déjà nagé 4 kilom. 250 m.

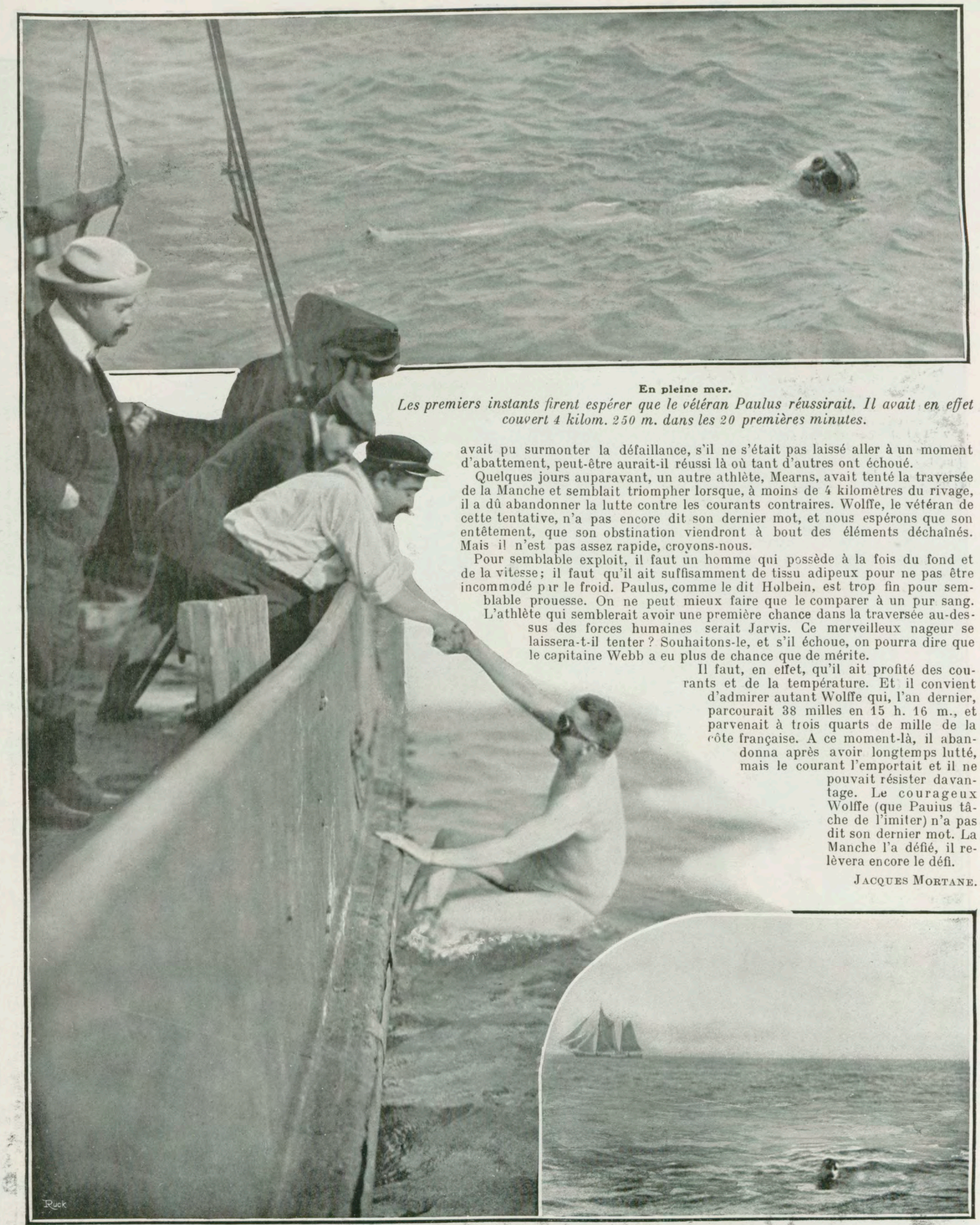
Dans la première heure, près de 8 kilomètres avaient été parcourus. A la fin de la seconde, il avait nagé 14 kilom. 500, à la troisième 17 kilomètres. C'est au cours de la quatrième que Paulus abandonna. Il était exactement 6 h. 17 m. du matin; il avait franchi 20 kilom. 372.

Evidemment, cette performance est splendide et fait honneur au nageur français. Il n'avait plus qu'une douzaine de kilomètres à faire pour atteindre la côte. S'il



Le moment solennel

C'est à 2 h. 30 du matin que Paulus se jeta à la mer pour tenter cet exploit qui n'a été accompli qu'une seule fois, par le capitaine Webb. Pas plus heureux que ses devanciers, notre représentant a dû abandonner. Cette tentative était organisée par notre confrère l'Auto.



En pleine mer.

Les premiers instants firent espérer que le vétéran Paulus réussirait. Il avait en effet couvert 4 kilom. 250 m. dans les 20 premières minutes.

avait pu surmonter la défaillance, s'il ne s'était pas laissé aller à un moment d'abattement, peut-être aurait-il réussi là où tant d'autres ont échoué.

Quelques jours auparavant, un autre athlète, Mearns, avait tenté la traversée de la Manche et semblait triompher lorsque, à moins de 4 kilomètres du rivage, il a dû abandonner la lutte contre les courants contraires. Wolffe, le vétéran de cette tentative, n'a pas encore dit son dernier mot, et nous espérons que son entêtement, que son obstination viendront à bout des éléments déchaînés. Mais il n'est pas assez rapide, croyons-nous.

Pour semblable exploit, il faut un homme qui possède à la fois du fond et de la vitesse; il faut qu'il ait suffisamment de tissu adipeux pour ne pas être incommodé par le froid. Paulus, comme le dit Holbein, est trop fin pour semblable prouesse. On ne peut mieux faire que le comparer à un pur sang. L'athlète qui semblerait avoir une première chance dans la traversée au-dessus des forces humaines serait Jarvis. Ce merveilleux nageur se laissera-t-il tenter ? Souhaitons-le, et s'il échoue, on pourra dire que le capitaine Webb a eu plus de chance que de mérite.

Il faut, en effet, qu'il ait profité des courants et de la température. Et il convient d'admirer autant Wolffe qui, l'an dernier, parcourait 38 milles en 15 h. 16 m., et parvenait à trois quarts de mille de la côte française. A ce moment-là, il abandonna après avoir longtemps lutté, mais le courant l'emportait et il ne pouvait résister davantage. Le courageux Wolffe (que Paulus tâche de l'imiter) n'a pas dit son dernier mot. La Manche l'a défié, il relèvera encore le défi.

JACQUES MORTANE.

Paulus abandonne.

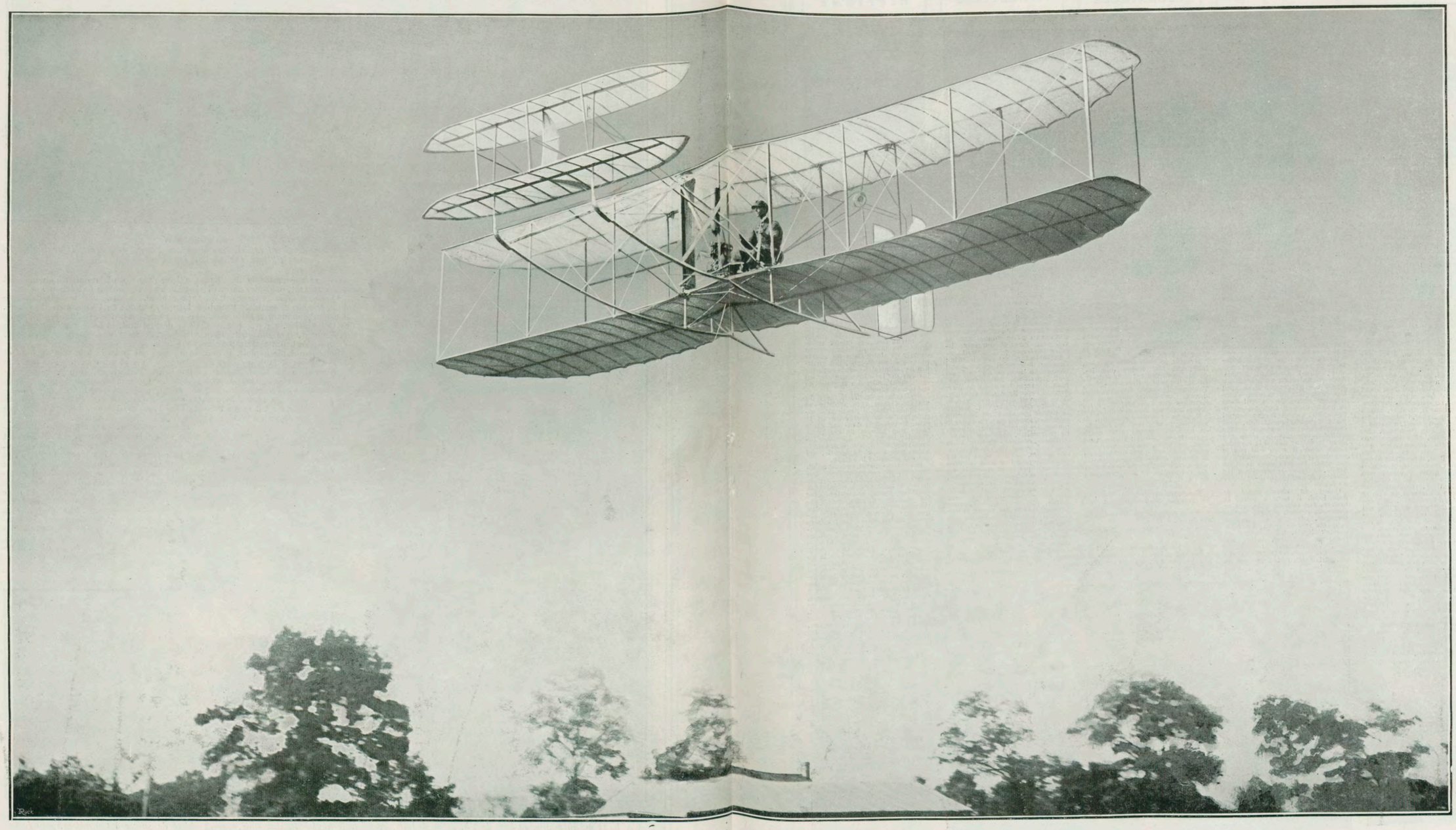
A 6 h. 17 m. du matin, au bout de 3 h. 47 m. de lutte, après avoir nagé 20 kilom. 372 m., Paulus dut s'avouer vaincu et remonter à bord de son bateau suiveur, le Pole-Star. *Il abandonna parce qu'au moment où il avalait du chocolat, il absorba une certaine quantité d'eau de mer.*

Avant l'abandon.

Paulus était souvent obligé de suivre à 400 mètres, pour éviter d'être jeté par les vagues sur le bateau. Dans la nuit, il disparaissait complètement, ce qui causait de vives inquiétudes aux sportsmen qui suivaient en bateau les péripéties de la tentative.

La Vie au Grand Air

LES EXPÉRIENCES DE WILBUR WRIGHT



UNE BELLE ENVOLÉE DE WILBUR WRIGHT

Wilbur Wright, l'aviateur américain si longtemps méconnu, a juré de prendre une revanche et de s'imposer complètement dans l'esprit du public. Et il y réussit au-delà de toute espérance. Ses vols successifs, ses virages en huit, ses envolées à 30 mètres de haut nous prouvent que son appareil est, sans contestation possible, le mieux établi jusqu'à ce jour. Après ses premiers essais, Wilbur Wright a successivement réussi deux orbes à 10 mètres de hauteur, en 1 m. 45 s.; le 8 août, un huit, en 1 m. 41 s.; le 10 août, trois orbes, en 3 m. 43 s.; le 11 août, dix orbes, en 6 m. 56 s.; le 12 août, sept orbes, en 8 m. 13 s. 2/5; à 30 mètres de haut, le 13 août. Ce dernier vol fut suivi d'un nouvel essor de 40 secondes, qui se termina par des avaries, W. Wright s'étant trompé de levier au moment où il atterrissait. Mais l'aéroplane, réparé consciencieusement par son inventeur, sera en état de reprendre ses expériences lorsque ce numéro paraîtra.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le nouveau dirigeable anglais vient de commencer ses essais. Il n'a pas eu plus de chance que le Nulli Secundus.

WILBUR WRIGHT L'HOMME VOLANT

Quel drôle d'homme !

Telle est l'impression première, le cri unanime de tous ceux qui n'ont pas craint de quitter Paris ou les plages pour aller jusqu'aux Hunaudières, pour voir l'homme volant.

De taille moyenne, maigre, il exhibe au soleil un crâne invraisemblablement chauve, pointu et luisant. Le visage, complètement rasé, est calme, sans expression au repos. Mais, qu'il vienne à vous montrer sa machine, les muscles vibrent, l'œil s'anime, et l'on devine que l'on se trouve en présence d'un homme supérieur. Sa mentalité diffère tellement de la nôtre qu'on s'étonne de ses bizarreries. Cet homme génial a des naïvetés d'enfant.

Ne l'a-t-on pas vu, alors que son appareil était déjà sorti du hangar et qu'il s'occupait à monter le gouvernail, laisser là ses outils, pour courir à travers la bruyère, à la poursuite d'un papillon bleu !

Une autre fois, alors que nous attendions, impatients du mystère, haletants, sous la tribune, assis à côté de Léon Bollée, il alignait des chiffres sur son carnet, acharné à la poursuite d'un problème, chimère peut-être, plus fugace encore et plus insaisissable que le papillon bleu des bruyères mancelles. Puis, il montrait à son compagnon ses calculs, et celui-ci s'apercevait qu'ils n'avaient rien de commun avec la navigation aérienne ! Ainsi, trouvait-il le moyen, non seulement de s'isoler du public qui l'entourait, mais encore de s'abstraire de l'idée qui semblait devoir l'occuper tout entier, pour se distraire dans la recherche d'un autre problème.

N'est-ce pas aussi une naïveté, que celle qui consistait à empêcher de photographier son appareil, alors qu'il l'avait montré de près et dans tous ses détails aux spécialistes mêmes de l'aviation. Lubie d'inventeur, qui refuse aujourd'hui, pour permettre demain

N'empêche que cet homme n'est pas banal, qui a pu faire 50 kilomètres en vol et rester trois ans sans le montrer à personne, et qui, à la veille de vendre un demi-million ses brevets en Europe, couche en plein champ, sur un lit qu'il a lui-même forgé, et recoud ses vêtements avec une aiguille qu'il a fabriquée lui même !

Marcel Viollette.

Concours aéronautique à Bilbao : le ballon vainqueur, le Montanes, *monté par M. Salamanca.*

CYCLISME

Ryser, vainqueur du championnat du monde de 100 kilomètres derrière motocyclette, en 1 h. 22 m., à Berlin.

LES CHAMPIONNATS DU MONDE

Ils ont été bien lamentables, les championnats du monde de cette année. Et dussé-je faire de la peine au père Knorr, je prétends que, dans l'intérêt du sport cycliste, semblables solennités ne devraient plus se dérouler en Allemagne. Les pistes y sont mauvaises, des hommes de valeur s'y trouvent éliminés et seuls les véritables champions de vitesse ont pu montrer leur qualité. Les jeunes, ceux qui sont aussi bons que les meilleurs, mais qui manquent d'habitude, s'y sont écroulés. Quant au demi-fond, nous en reparlerons tout à l'heure.

Commençons par rendre hommage à cette merveilleuse machine qu'est Ellegaard. Jamais dans aucun sport, un athlète n'a réussi ses prouesses. Etre cinq fois champion du monde, s'être toujours classé depuis 1901 dans la finale, sauf en 1907, tel est le prodigieux tour de force accompli par le sympathique Danois, dont chaque victoire est accueillie avec enthousiasme par la foule qui aime la valeur unie à la loyauté. Cette année, il a eu une course très dure, puisqu'il a été obligé de remonter Poulain dans la ligne droite, au début de laquelle notre crack avait une longueur et demie d'avance.

Quant au championnat de demi-fond, il nous a donné la preuve, une fois de plus, que ce genre de course, surtout en Allemagne, n'a que de lointains rapports avec le sport. Le vainqueur ? Ryser, un outsider de troisième catégorie. Bruni, Parent, Vanderstuyft et consorts n'ont pas existé un instant devant lui. Ah ! le beau championnat du monde !

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 9 au 14 août 1908.

CYCLISME

Tour de France : 1. Petit-Breton ; 2. F. Faber ; 3. Passerieu ; 4. Garrigou.

HIPPISME

Dimanche 9 août.

Deauville. — *Prix de Longchamp* (3 400 mètres, 40 000 francs) : 1. Sauge Pourprée, à M. Ph. Hanse (G. Stern) ; 2. Northeast ; 3. Moulins la Marche. (8 partants.)

Prix des Dunes (2.000 mètres, 10 000 francs) : 1. Conquistador, à M. Camille Blanc (M. Barat) ; 2. Arabie ; 3. Cayuga. (6 partants.)

Mardi 11 août.

Deauville. — *Prix de Victot* (2.600 mètres, 10 000 francs) : 1. Mafia II, à M. Marghilomann (Horan) ; 2. Extase ; 3. L'Inconnu. (4 partants.)

Prix de Deux Ans (1.200 mètres, 25 000 francs) : 1. Mehari, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Percy ; 3. Persil. (6 partants.)

Jeudi 13 août.

Deauville. — *Prix Guillaume-le-Conquérant* (2.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Borax, à M. Jacquin (Barat) ; 2. Gambaiseuil ; 3. Kinkajou. (8 partants.)

LA POCHETTE DU TOUR DE FRANCE

Le succès remporté par notre pochette du Circuit, contenant 12 photographies 13×18, nous décide à en créer une autre pour le Tour de France.

Il suffit de nous écrire en nous indiquant les étapes choisies, parmi les suivantes : Metz-Belfort, Lyon-Grenoble, Grenoble-Nice, Toulouse-Bayonne, Bayonne-Bordeaux, Caen-Paris, ainsi que les coureurs que l'on préfère et les divers incidents de ces étapes.

Nous ne croyons pas inutile de rappeler, pour éviter des retards, de bien mentionner pour notre pochette du Circuit : quelles vues sont préférées, quelles marques, quels coureurs, quels incidents ou accidents, quels virages, quelles villes, qu'il s'agisse du Grand Prix des Voiturettes ou du Grand Prix de l'A. C. F.

Nous mettons donc en vente, en ce moment, deux pochettes :

1° La pochette du Grand Prix de l'A. C. F.;

2° La pochette du Tour de France.

Nous les enverrons dans la huitaine qui suivra la demande, accompagnée d'un mandat de 10 fr. pour chacune.

ATHLÉTISME

La lutte est encore très en honneur en Algérie et aucune solennité n'est donnée sans que des matches soient organisés.

LA PAROLE EST D'ARGENT

Il est des articles qui ont de la chance. Composés et mis soigneusement sur le marbre, c'est-à-dire tout prêts à paraître mais, morts-nés, la plupart du temps ils ne doivent pas être livrés à la publicité. Ce sont des bouche-trous. Tel est celui que publia l'autre jour un quotidien atteint par la grève des typographes.

L'article auquel je fais allusion était une étude (!) sur la boxe. Il était l'œuvre d'un néophyte qui, n'ayant vu qu'un combat dans sa vie, s'est imaginé pouvoir discuter de choses qu'il ignorait.

Cette lecture est réjouissante : l'auteur ne connaît qu'un grand boxeur au monde, un seul qui n'ait jamais été battu, c'est Moreau. Ignorant les noms de Warner, de Peter Brown, de Gaucher, il ne pouvait savoir que Moreau avait été défait par eux. Malgré la valeur incontestable du jeune pugilstes, avouez qu'il y a de par le monde des hommes plus connus. Le journaliste, dans des images curieuses, compare le ring à un échafaud, constate que l'électricité éclaire, qu'on se tient sur les poumons quand on boxe (pénible position), que le repos entre les reprises est de quelques secondes, que la tête d'un boxeur ressemble a un poing fermé (c'est la faute au repos hebdomadaire, sans doute), que le menton s'avance pendant que le nez recule et que le front se bombe (il faudra que j'observe ces mouvement bizarres), que le profil est rentré (il est sans doute allé se coucher), fondu à cause de la chaleur, etc., etc. Je m'arrête, vous en savez assez long, maintenant, pour pouvoir discuter boxe.

Jacques Mortane.

HIPPISME

Les Canadiens, soucieux de l'hygiène des chevaux, ont construit des abreuvoirs tout le long des campagnes.

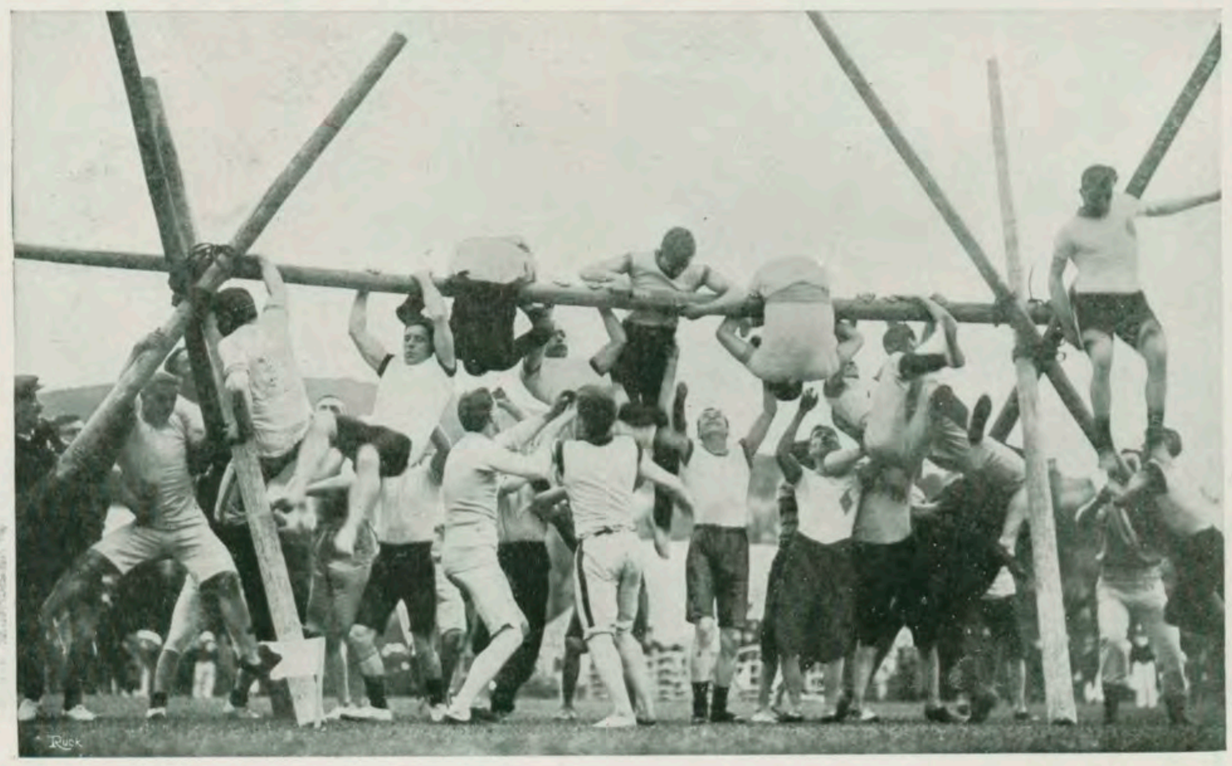
A PROPOS DES VENTES

Les ventes de yearlings sont le grand événement du jour. C'est le moment où grands et petits éleveurs font affronter le feu des enchères à leurs produits ; c'est le moment où grands et petits propriétaires viennent recruter les champions qui devront plus tard faire triompher leurs couleurs. Il est assez curieux de lire les dithyrambes qui accueillent l'apparition de ces jeunes recrues. A en croire les quelques lignes qui annoncent le programme des journées de vente, chaque haras envoie à Deauville les plus beaux produits de l'année, les mieux faits, les mieux apparentés, les plus qualifiés pour se couvrir de gloire dans un avenir plus ou moins éloigné. Les qualificatifs admiratifs sont entassés les uns sur les autres, dressant un monument anticipé à la gloire de ces jeunes espoirs.

Bref, cela réchauffe le cœur du vrai sportsman ; après avoir lu ces quelques lignes, il pense avec satisfaction à la prospérité de la race ; il voit déjà dans ses rêves toute une pléiade de cracks se disputer les grandes épreuves futures ; il aperçoit, criterium infaillible, une foule de favoris, qui passent premiers le poteau.

Malheureusement, ce n'est qu'un rêve ; et, si nous réveillons nos souvenirs, nous nous rappellerons qu'il y a deux ans, les ventes de yearlings furent accueillies avec les memes exclamations d'enthousiasme ; ce qui n'empêche pas que, pour la génération actuelle, les éloges se sont effacés devant le verdict sévère du public. Il en est de même chaque année : plus les individualités se renouvellent, et plus la vie reste la même. Il y a cependant là un exemple que les sociétés de courses devraient méditer : ce qui est bon pour les ventes de yearlings ne peut pas être mauvais pour les ventes dans les prix à réclamer. Sur chaque programme, avant ces sortes d'épreuves, on devrait insérer un petit boniment, faisant ressortir les qualités des concurrents engagés : l'apparence, le pedigree, les performances des proches parents, etc. ; ce serait une excellente réclame. Ne croyez-vous pas qu'il serait bon de creuser cette idée.

Boïard.



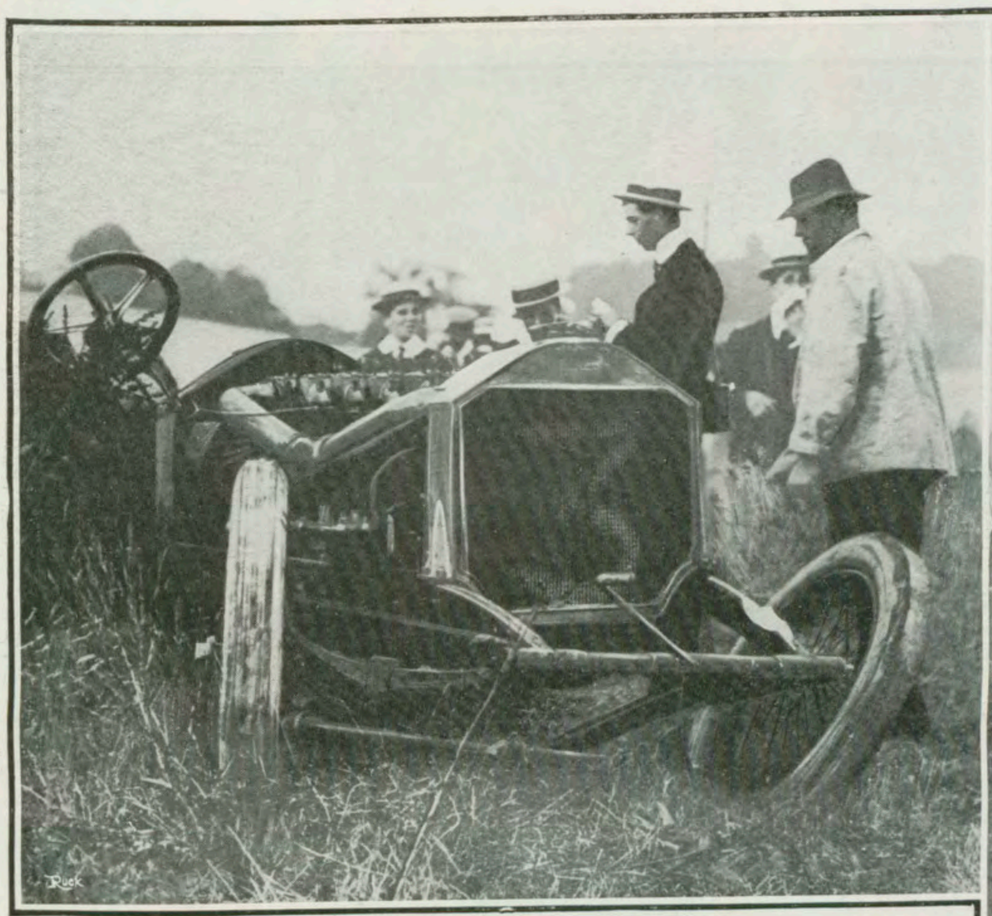
UNE COURSE ORIGINALE

Récemment, à Douvres, des matelots français y séjournant furent invités par les marins anglais pour fêter l'entente cordiale. Bien entendu, le sport tint la plus grande place dans les réjouissances. Notre cliché représente une amusante course dans laquelle il fallait franchir les obstacles les plus bizarres.

Le prince Léon Radziwil, l'un des meilleurs joueurs de polo admirés sur les terrains de France.

L'AUTODROME SANGLANT

Qui tend à prouver que la piste est plus dangereuse que la route

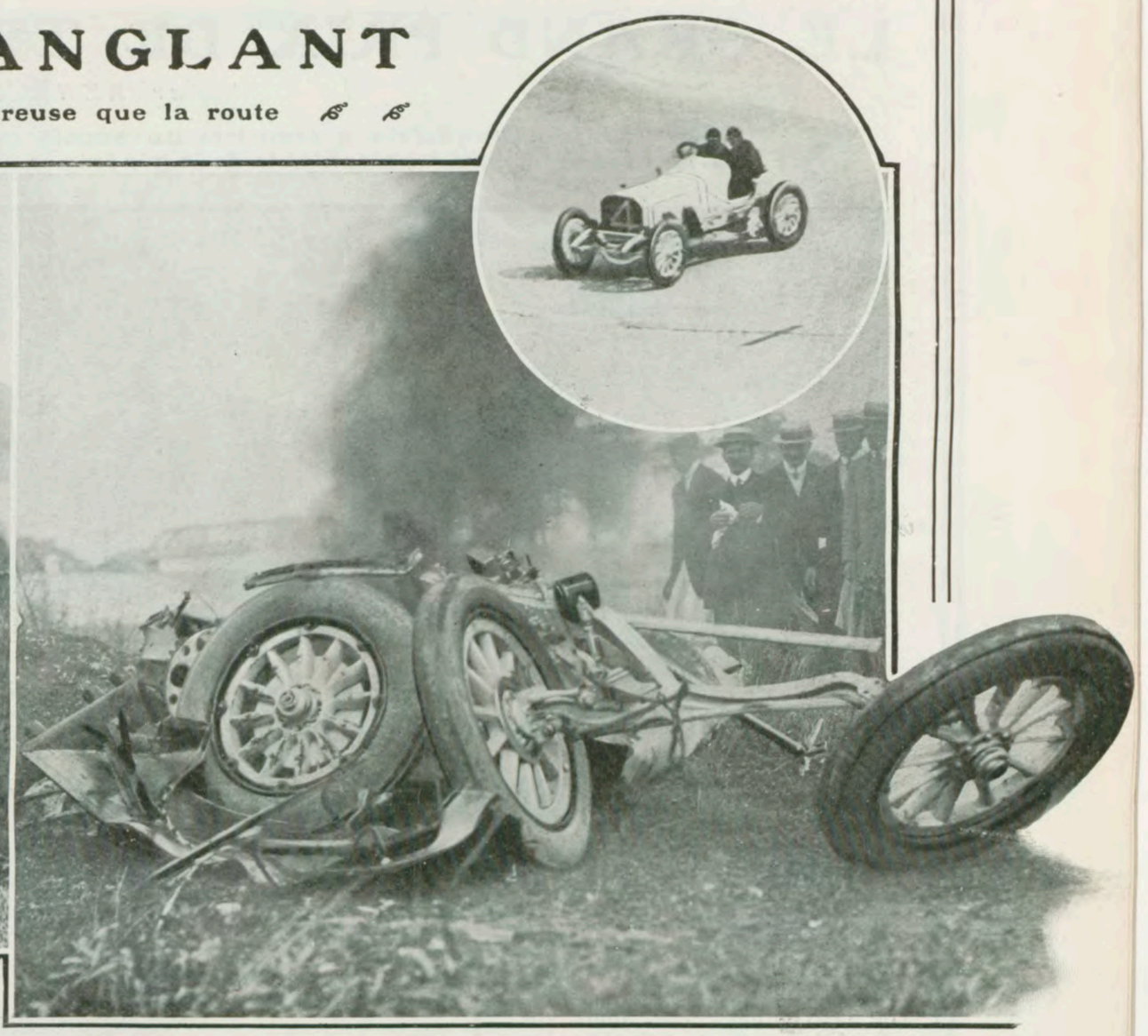


Le premier accident.

Au vingt-sixième tour de la course des 100 milles, la voiture de Reynolds culbutait en dehors de la piste. Le conducteur et le mécanicien s'en tiraient sans blessures.

L'AUTODROME de Brooklands, qui n'en est pas à son premier accident, vient de faire deux nouvelles victimes. On s'est tellement complu à parler des dangers de la route, qu'il n'est pas mauvais de remarquer que jamais, dans aucun circuit, on n'a vu, comme il arriva l'autre jour, sur cette piste magnifiquement installée, une voiture passer par-dessus un pont et tomber dans une rivière!

La piste de l'autodrome est, en effet, traversée par la rivière Wey,



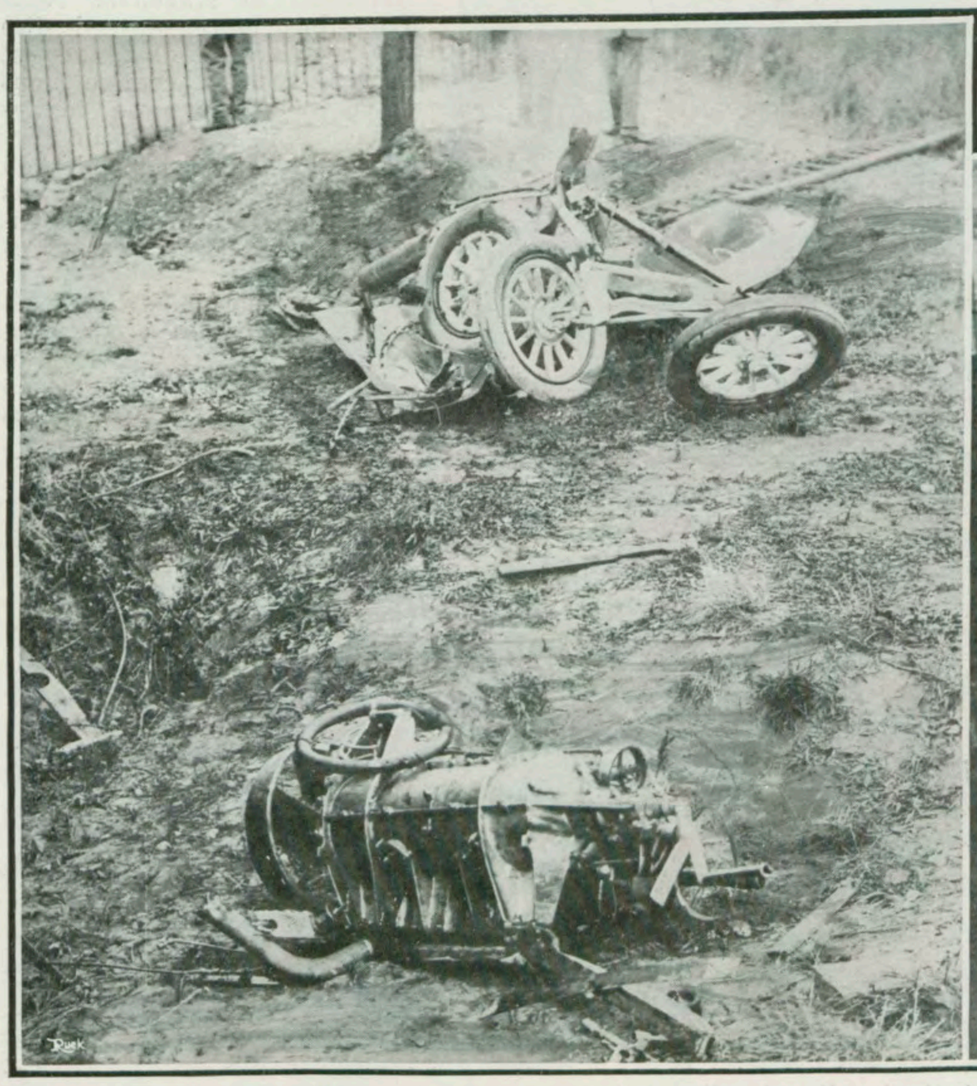
Le deuxième accident.

Deux tours après, la 90-chevaux Lane, dans une embardée, passait par-dessus le parapet du pont jeté sur la rivière Wey. En haut, la voiture avant l'accident.

qui a donné son nom au pays, Weybridge. La semaine dernière, pendant la course de 100 milles, pour le O'Gorman Trophy, au 18e tour, la 90-chevaux conduite par Lane faisait une embardée, enlevait le bout du parapet et sautait par-dessus la rivière. Le mécanicien était tué sur le coup et le conducteur emporté mourant à l'hôpital. Le moteur était arraché du châssis et projeté à 10 mètres.

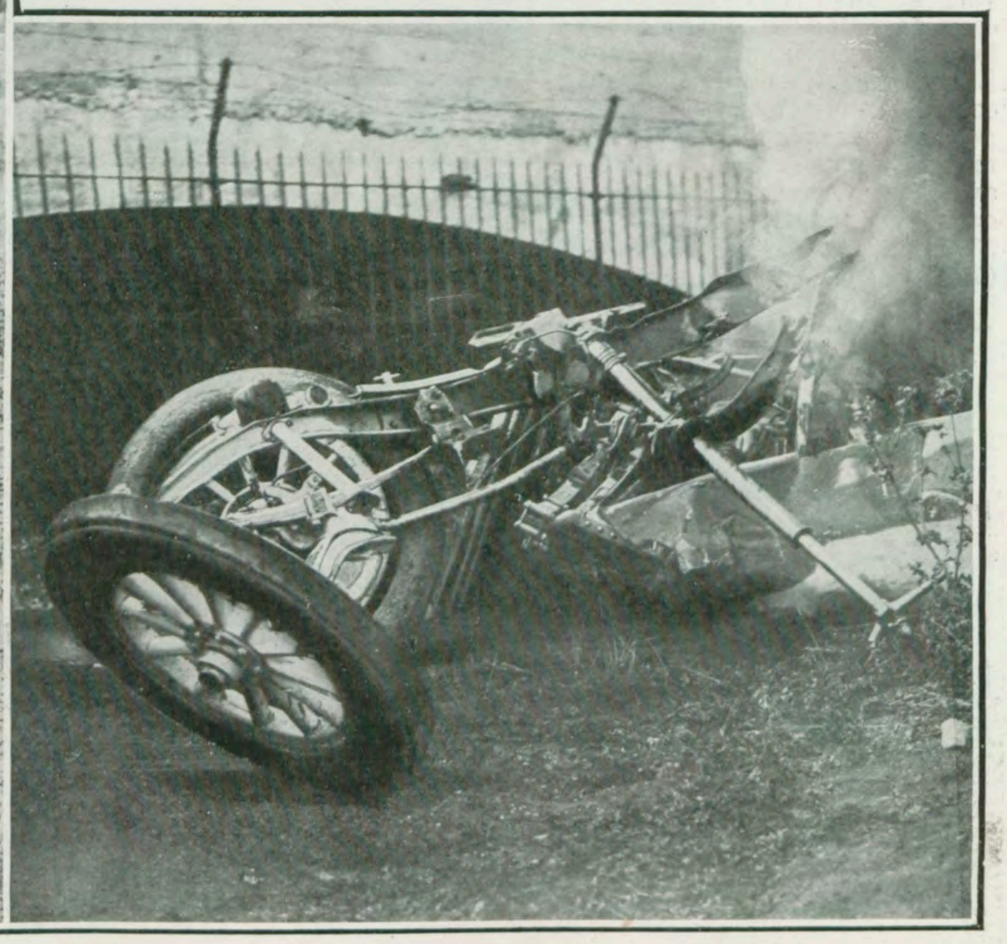
Deux tours auparavant, une autre voiture, conduite par Reynolds, culbutait en dehors de la piste. Les deux hommes s'en tiraient heureusement sans blessures.

F.-A. W.



La voiture coupée en deux.

La voiture enleva le parapet et fut littéralement coupée en deux, le moteur projeté à 10 mètres.



La voiture en flammes.

Le réservoir creva, et l'essence prit feu pendant qu'on transportait les deux chauffeurs, l'un mort, et l'autre fort mal en point.

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LE GRAND PRIX DE TROUVILLE-DEAUVILLE

Par RENÉ RIONDET

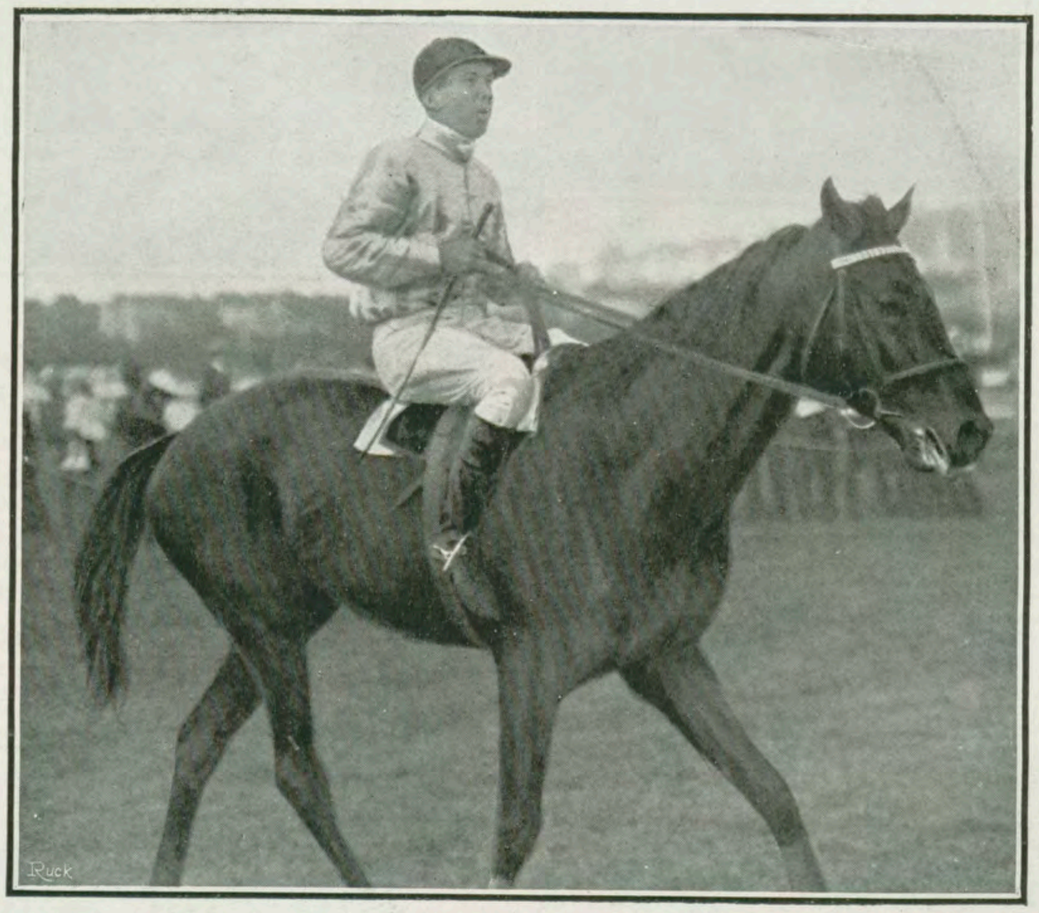
La réunion du Grand Prix a remporté un succès magnifique ; le résultat a donné lieu à une surprise, Cheikh battant les meilleurs représentants de la génération

Avant le départ du Grand Prix de Deauville (75.000 fr. 2600 m. 16 août).

Le départ a été longuement retardé par les incartades de Moulins la Marche, qui lançait des ruades vigoureuses de tous les côtés. Malgré cette difficulté, le starter a très habilement saisi le moment favorable pour donner un signal excellent.

Pourquoi faut-il que nul bonheur, sur cette terre, ne soit sans mélange ! La journée du Grand Prix de Deauville avait réuni tous les éléments d'un succès sans précédent : le temps magnifique rendait plus séduisant le coquet hippodrome des bords de la Touques, une foule de spectateurs se pressait dans les enceintes, les ravissantes toilettes des spectatrices formaient un gracieux ensemble d'une élégance incomparable ; du côté sport, la grande épreuve avait réuni un lot excellent, comprenant notamment les meilleurs représentants de la génération de trois ans. Bref, la fête eût été complète si le résultat, légèrement inattendu, n'était pas venu décevoir les prévisions de la plupart des sportsmen. On ne peut pas dire que Cheikh, le vainqueur, soit un mauvais cheval ; cependant, l'ensemble de sa carrière n'était pas de nature à faire présager un pareil succès. L'an dernier, à trois ans, il avait couru dix-huit fois, pour remporter deux très modestes victoires ; sa meilleure performance avait été une place de quatrième dans le Handicap limité, avec 53 kilos 1/2, derrière Claudia (57 kilos), Arga (52 1/2) et Eastman (56). Cette année, il s'était montré en progrès, battant Vincent, puis Morning Call, se plaçant second, entre Rabat Joie et l'Inconnu, à poids égal, et échouant, en dernier lieu, de trois quarts de longueur, contre Mafia II, à 17 livres. D'après ces deux derniers résultats, il est tout à fait régulier qu'il se soit trouvé, dimanche, devant l'Inconnu et Mafia II, vis-à-vis desquels il était très avantagé au poids. Il occupait en effet une situation éminemment favorable, due à ce fait qu'il n'avait pas gagné de prix de 10.000 francs ; mais cela ne suffit pas à nous faire admettre qu'il ait battu nettement Sauge Pourprée et très facilement Grill Room, Northeast et Magellan. Nous avons bien la ressource de dire que la génération de l'année est mauvaise ; mais, comme nous n'avions déjà pas de termes de mépris assez forts pour stigmatiser celle de l'an dernier, où nous arrêterons-nous, si nous allons, au contraire de chez Nicolet, de moins fort en moins fort ?

D'ailleurs, au milieu de ce désarroi, il nous reste un consolateur, je veux parler du chronomètre. Si nous nous en rapportons à ses dires, les



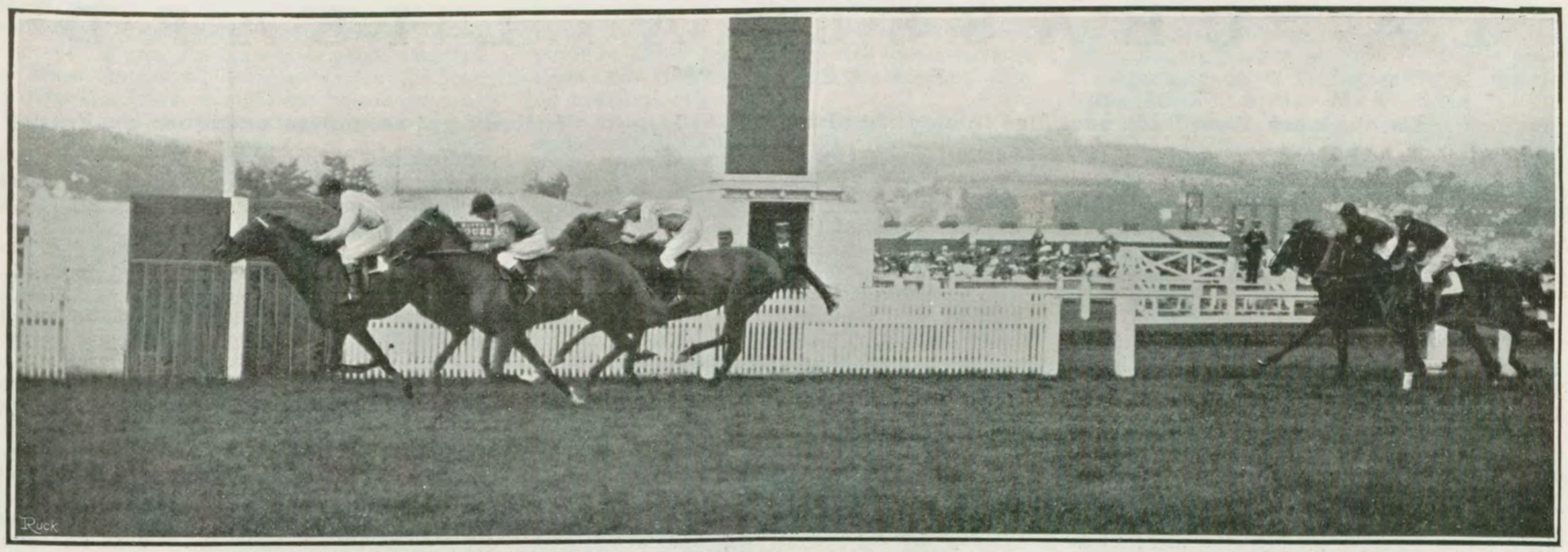
Le valnqueur.

Cheikh, par Jacobite et Clochette, à M. Achille Fould, a remporté, monté par Hobbs, le Grand Prix de 75.000 francs. (2.600 mètres.)

Magellan. Cheikh et Sauge Pourprée. Monitor et Grill Room. Moulins la Marche. Mafia II. Northeast. L'Inconnu.

Un passage dans le tournant.

Dès le départ, Monitor a pris la tête, menant à une allure très vive, devant Northeast, l'Inconnu et Moulins la Marche. En face, à mi-parcours, le leader ralentissait et l'Inconnu venait aussitôt le relayer, continuant jusqu'à l'entrée de la ligne droite, devant Northeast et Mafia II.



Cheikh. Sauge Pourprée. L'Inconnu. Mafia II. Grill Room.

L'arrivée du Grand Prix de Deauville.

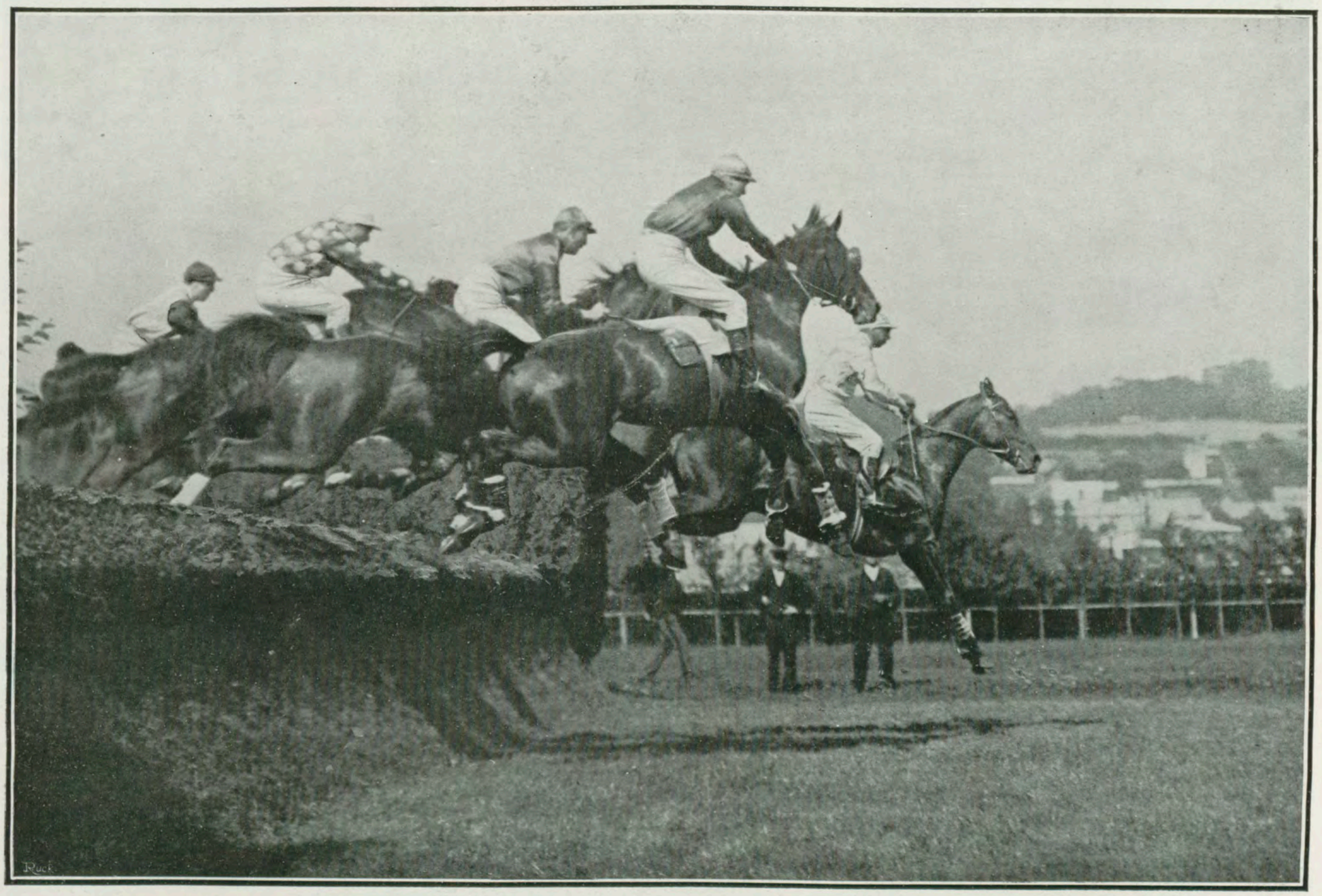
A l'entrée de la ligne droite, l'Inconnu avait réglé ses suivants immédiats; Sauge Pourprée arrivait en dehors dans des foulées puissantes tandis que Cheikh, longtemps enfoncé à la corde, se dégageait et venait gagner très nettement d'une demi-longueur sur Sauge Pourprée.

2.600 mètres du Grand Prix ont été couverts en 2 m. 39 s. 4/5, ce qui donne une moyenne de 1 m. 1 s. 2/5 pour le kilomètre. Or, si ce temps est déjà magnifique pour Cheikh, avec ses 53 kilos, que dire de Sauge Pourprée, un trois ans, avec 55 kilos ? que dire de l'Inconnu, avec 60 kilos ? Les cheveux se dressent sur la tête lorsqu'on se demande quel temps auraient fait, s'ils étaient encore debout, Sans Souci ou Mordant, vis-à-vis desquels Cheikh tenait l'an dernier le rôle d'un infime comparse.

Et le raisonnement en bannit la raison : pour en revenir à une dialectique moins serrée, on peut conclure que Cheikh a dû encore s'améliorer considérablement, que Sauge Pourprée est une excellente jument, que Moulins la Marche n'y est pas pour le moment, et enfin que Grill-Room et Northeast ont couru comme des chevaux fatigués dont on a abusé dans ces derniers temps.

Ma conclusion serait incomplète si je n'indiquais pas une observation que je me réserve de développer, un jour, ici même: nous incriminons tour à tour la production de chaque année; il serait peut-être temps, avant d'accuser plus longtemps ces pauvres chevaux, de chercher les responsabilités dans une autre sphère, en examinant soigneusement la façon dont on conduit leur entraînement et l'orientation actuelle des institutions du turf.

René Riondet.



Marquis de Carabas. Gutlisan. Louarn. Dom Carlos. Vatferfiche. Ros.

Le saut de la banquette à Deauville dans le Premier Prix de la Société des Steeples (15 août).

Dans le premier prix de la Société des Steeples, Ros s'est tenu constamment parmi les premiers; il a pris l'avantage au saut de la banquette et, malgré une attaque assez vive de Vatferfiche après la dernière haie, il a gagné nettement d'une longueur, devant Louarn.

LA CHASSE A L'ISARD

Par HENRY SPONT

La chasse à l'isard est peut-être le sport le plus rude et le plus périlleux qui se puisse pratiquer en France

Le premier soin d'un touriste débarquant aux Pyrénées c'est de demander à voir des isards. Et les guides n'ont pas encore disposé les plaids sur le gazon ni placé les bouteilles de champagne à rafraîchir dans le gave, que les dames s'écrient en défripant leurs jupes :

— Des isards, il n'y en a pas !

Car l'isard apparaît un animal fabuleux, et le public le classe volontiers parmi les belles promesses fallacieuses dont s'enrichit le programme des stations thermales.

Il y a des isards aux Pyrénées, il y en a même beaucoup. Seulement, ils ne se promènent pas sur les chemins et se soucient fort peu d'exposer leur robe fauve aux regards des jolies femmes, fusent-elles armées de lorgnettes inoffensives. Ils ne s'exhibent — et cela pour quelques secondes et sans le vouloir — qu'aux montagnards intrépides qui vont les traquer jusque dans les repaires inaccessibles où les confine la cruauté de l'homme, et quand, d'aventure, les chasseurs sont assez heureux pour surprendre une harde avant qu'elle ait eu le temps de s'orienter, il faut qu'ils profitent instantanément, du désarroi, sous peine de voir s'éclipser la troupe qui s'enfuit avant qu'ils soient revenus de leur étonnement. L'isard des Pyrénées — frère du chamois des Alpes — n'a reçu de la nature que deux armes : la défiance, qui lui permet d'éventer de loin son ennemi, et l'agilité, qui lui permet de le fuir. Si vous considérez qu'il habite un domaine hérissé de crêtes déchiquetées et branlantes, de murailles lisses, de corniches en surplomb, entrecoupé de glaciers crevassés, d'éboulis poudreux, et qu'il se meut avec aisance dans un territoire où les plus courageux d'entre nous ne peuvent s'a-

Le chasseur à l'affût derrière un rocher à 2.000 mètres d'altitude.

La chasse à l'isard est périlleuse. Il faut que le chasseur soit un alpiniste émérite, qu'il prolonge son effort au-delà des limites prévues, jusqu'à la nuit, qui le surprendra souvent loin du campement, en des régions inconnues, dangereuses.

venturer qu'au prix de mille précautions, vous comprendrez quelle somme de patience, d'audace et de ruse est nécessaire pour le mettre en échec. Apercevoir des isards, c'est la chose la plus banale du monde pour quiconque pratique la haute montagne dont ils sont la parure vivante. Mais, être en état de les tirer d'abord, de les abattre ensuite, et surtout d'aller les chercher, voilà une aubaine rarement dévolue, même aux plus intrépides.

Les deux Ecoles L'école facile, banale, classique, la plus féconde en résultats immédiats, la moins sportive : la chasse au poste ou à la traque. Vous êtes riche, ou du moins, vous ne regardez pas à la dépense. Vous voulez tuer des isards. Rien de plus simple, et le moyen est à la portée de tous. Vous vous transportez dans une région déterminée, particulièrement giboyeuse. Vous établissez votre camp dans un centre propice au ravitaillement, vous recrutez dix ou quinze rabatteurs qui partent la veille dans des directions différentes et dirigent le gibier, vers le point de la crête où vous établirez le lendemain matin votre poste. Vous attendez, la carabine au poing, les yeux fixés sur le petit glacier fermé où le coup de filet de vos hommes emprisonnera les bêtes affolées. Elles paraissent, passent en bondissant sous votre feu, et vous tirez, sans vous presser. Ce manège, répété pendant plusieurs jours, vous coûtera cher. En revanche, il constituera à votre actif des tableaux imposants. Est-il besoin d'ajouter que ce divertissement de riche ressemble plutôt à un jeu de massacre qu'à un sport?

Parlez-moi de la chasse à l'approche ou à la surprise. Celle-ci est passionnante. Elle fait appel aux qualités les plus opposées que la pratique du sport a précisément pour objet de développer. L'homme est ici abandonné à ses seules ressources. Son adversaire, ce n'est pas le joli animal peureux qui ne cherche qu'à le fuir; son adversaire, c'est la montagne elle-même, avec les obstacles innombrables et variés, sans cesse dressés devant ses pas incertains. Alors que l'alpiniste suit toujours un itinéraire déterminé, sous la conduite de guides brevetés, qui ne lui demandent, en somme, que l'obéissance, le chasseur est complètement soumis au caprice du gibier convoité, qui se réfugie, pour lui échapper, dans les endroits les plus inabordables. Il doit donc être capable de prolonger son effort au-delà des limites prévues, jusqu'à la nuit qui le surprendra souvent loin du camp où attendent les camarades, en des régions inconnues, dangereuses. Force lui sera donc de s'arrêter, de s'étendre dans un creux de rocher, sans feu, en guettant le soleil libérateur qui lui livrera la piste fraîche de l'isard ou le chemin du campement, enfin retrouvé.

Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que le chasseur apparaît comme le type parfait du montagnard, c'est-à-dire de l'homme apte à se mouvoir dans la montagne comme chez lui, à se tirer d'affaire tout seul. Et en cela, il est bien supérieur à l'alpiniste, même au virtuose dont les exploits, généralement contestables, sont dus à la collaboration des guides.

La première façon de chasser l'izard est coûteuse, la seconde est pleine de périls. Et cependant l'isard tend à disparaître des Pyrénées. Le braconnage en est la cause principale. Les battues rejettent les hardes d'izards au-delà de la frontière, vers les solitudes d'ailleurs plus hautes et moins accessibles de l'Aragon et de la Catalogne. Leur éloignement écartera les chasseurs moyens, plus soucieux de conter leurs exploits que de les accomplir.

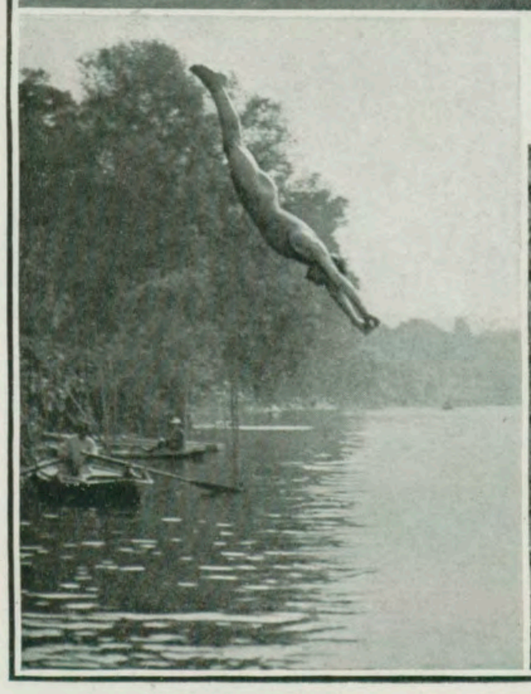
HENRY SPONT.

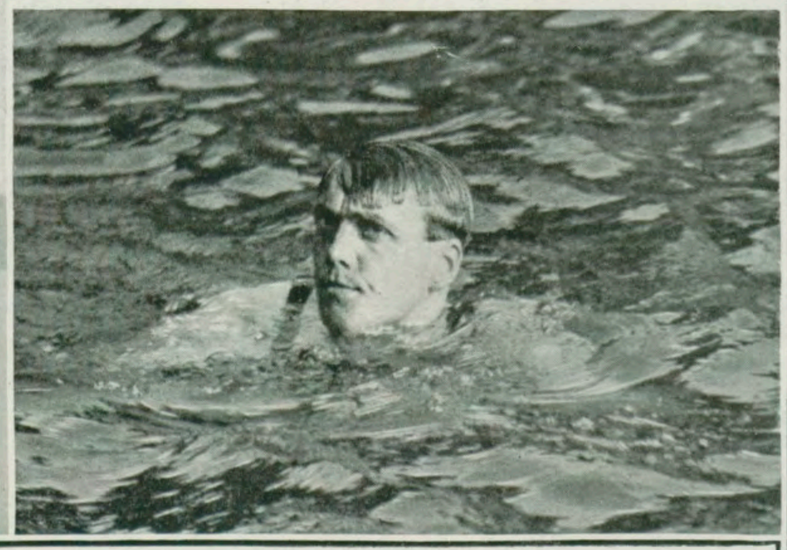
L'embuscade.

L'isard tend à disparaître. Il devient de plus en plus rare. Il va se réfugier dans les solitudes élevées et peu accessibles de l'Aragon et de la Catalogne poussé par les battues des braconniers.

Les MEETINGS de NATATION

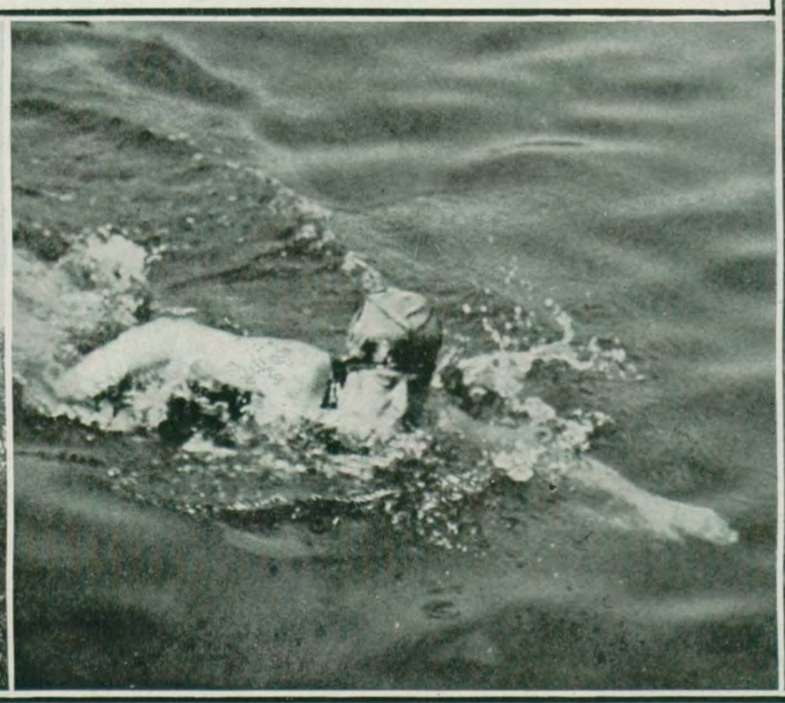
La finale du Prix de l'Avenir.
Course de 100 mètres, réservée aux débutants, remportée par Chevry, en 1 m. 54 s., devant Foy.

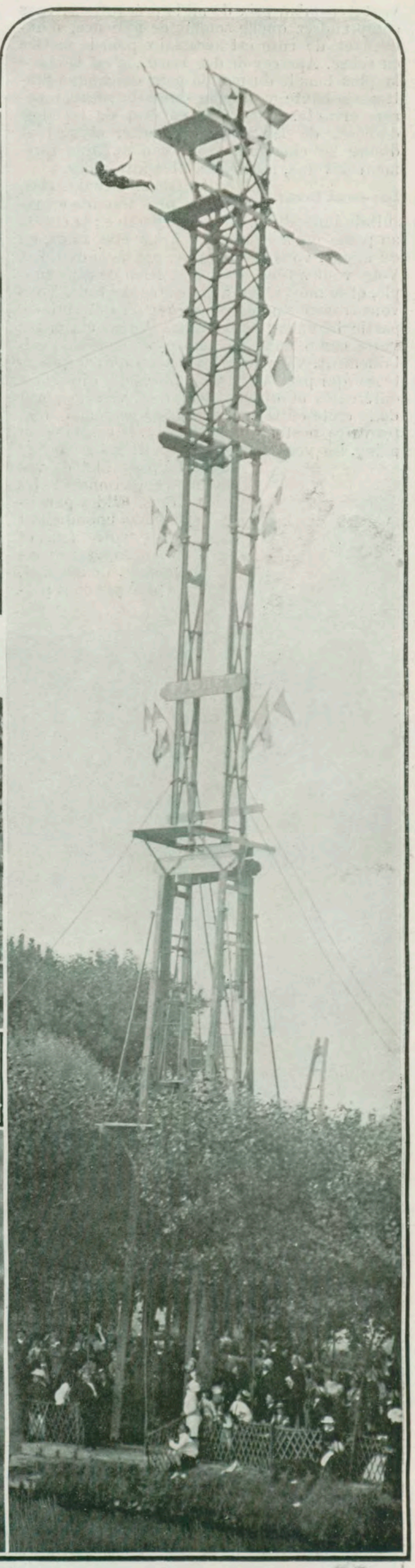




Delbord.
Delbord gagne le concours de plongeons, avec 95 points.

Billington.
Billington, champion du monde des 500 mètres, en 8 m. 57 s. 2/5, et des 100 m. en 1 m. 17 s. 1/5.





Le plus jeune plongeur.
Le petit Woljung, âgé de 7 ans 1/2, plonge de 12 mètres de haut.

Le Championnat des Ondines.
Mme Michel triomphe dans le championnat des Ondines, accomplissant les 100 mètres en 1 m. 54 s.

Peyrusson plongeant.
Peyrusson a battu à nouveau son record en plongeant de 31 m. 48 centimètres.

Le 15 et le 16 août, deux grands meetings de natation ont été organisés, l'un à Joinville, par les *Sports*, l'autre à Puteaux, par l'*Auto*.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.